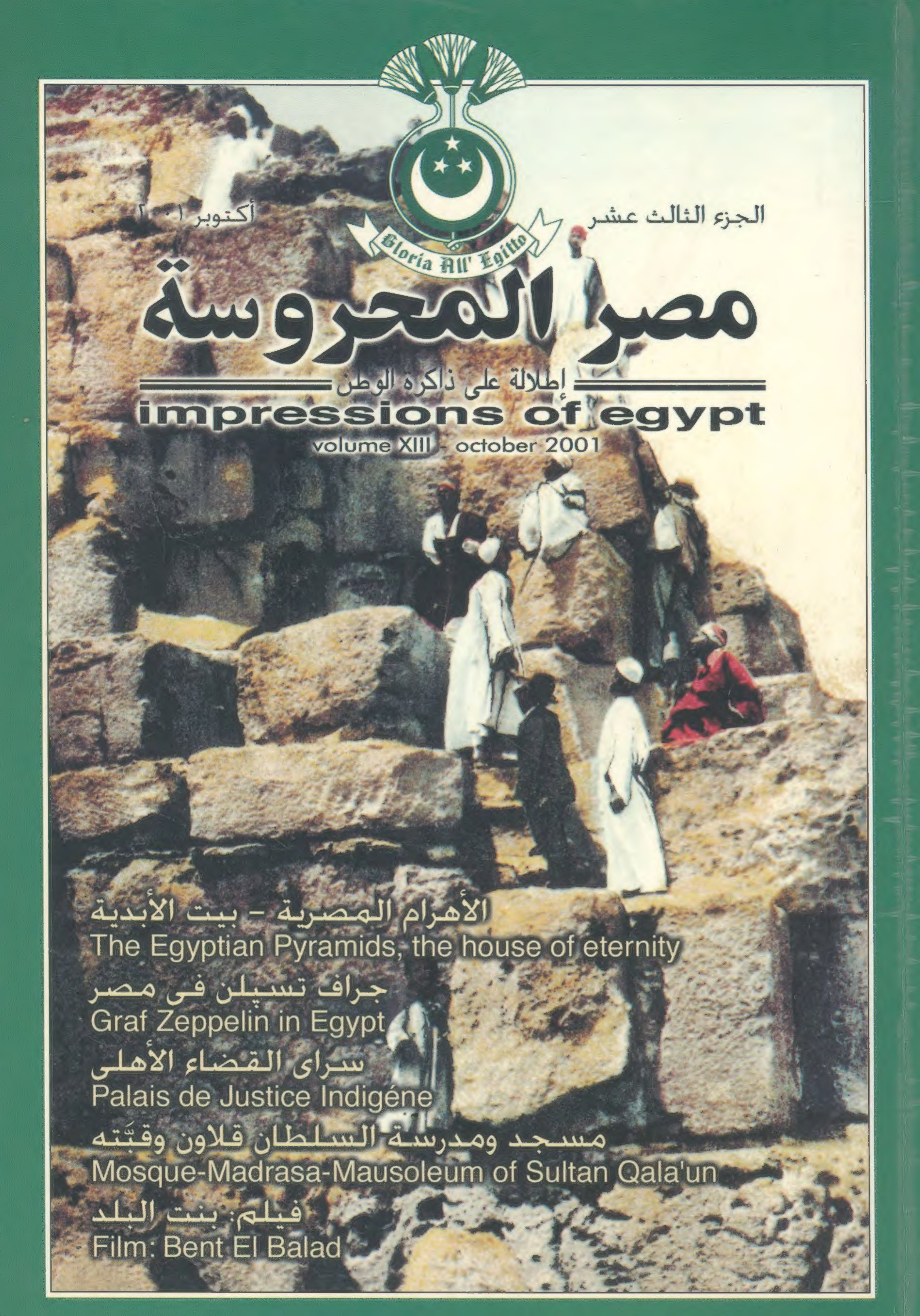


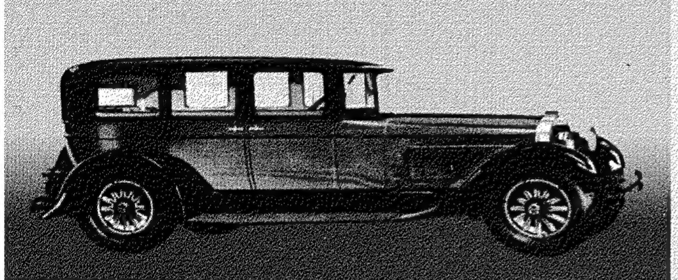
Gloria All' Egitto
الجزء الثالث عشر
أكتوبر ٢٠٠١
مصر المحروسة
إطلالة على ذاكرة الوطن
impressions of egypt
volume XIII - october 2001
الأهرام المصرية - بيت الأبدية
The Egyptian Pyramids, the house of eternity
جراف تسيلن فى مصر
Graf Zeppelin in Egypt
سراى القضاء الأهلى
Palais de Justice Indigéne
مسجد ومدرسة السلطان قلاون وقبّته
Mosque-Madrasa-Mausoleum of Sultan Qala'un
فيلم: بنت البلد
Film: Bent El Balad

Since 1927

TOTAL

TOTAL

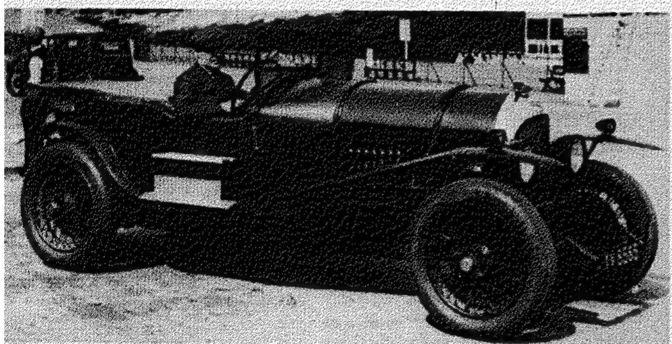
زيـــوت



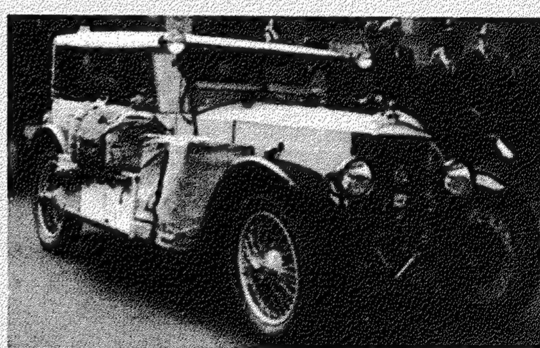
1927 Locomobile 8-70 stight-eight five passenger sedan



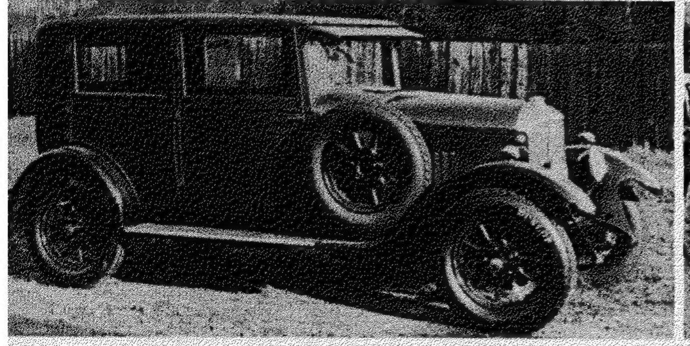
1927 Bugatti type 41,'La Royale'



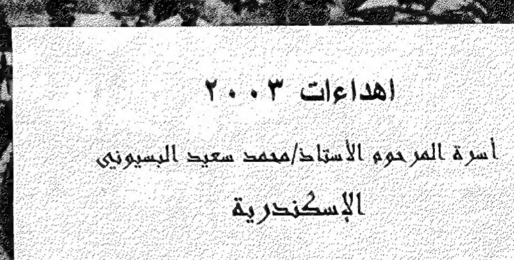
1927 works' 3-litre Bentley with Le Mans trim at Brooklands



1927 3-litre round-the-world Invicta



1927 Impéria 11/27 hp



اهداءات ٢٠٠٣

أسرة المرحوم الأستاذ/محمد سعيد البسيوني

الإسكندرية

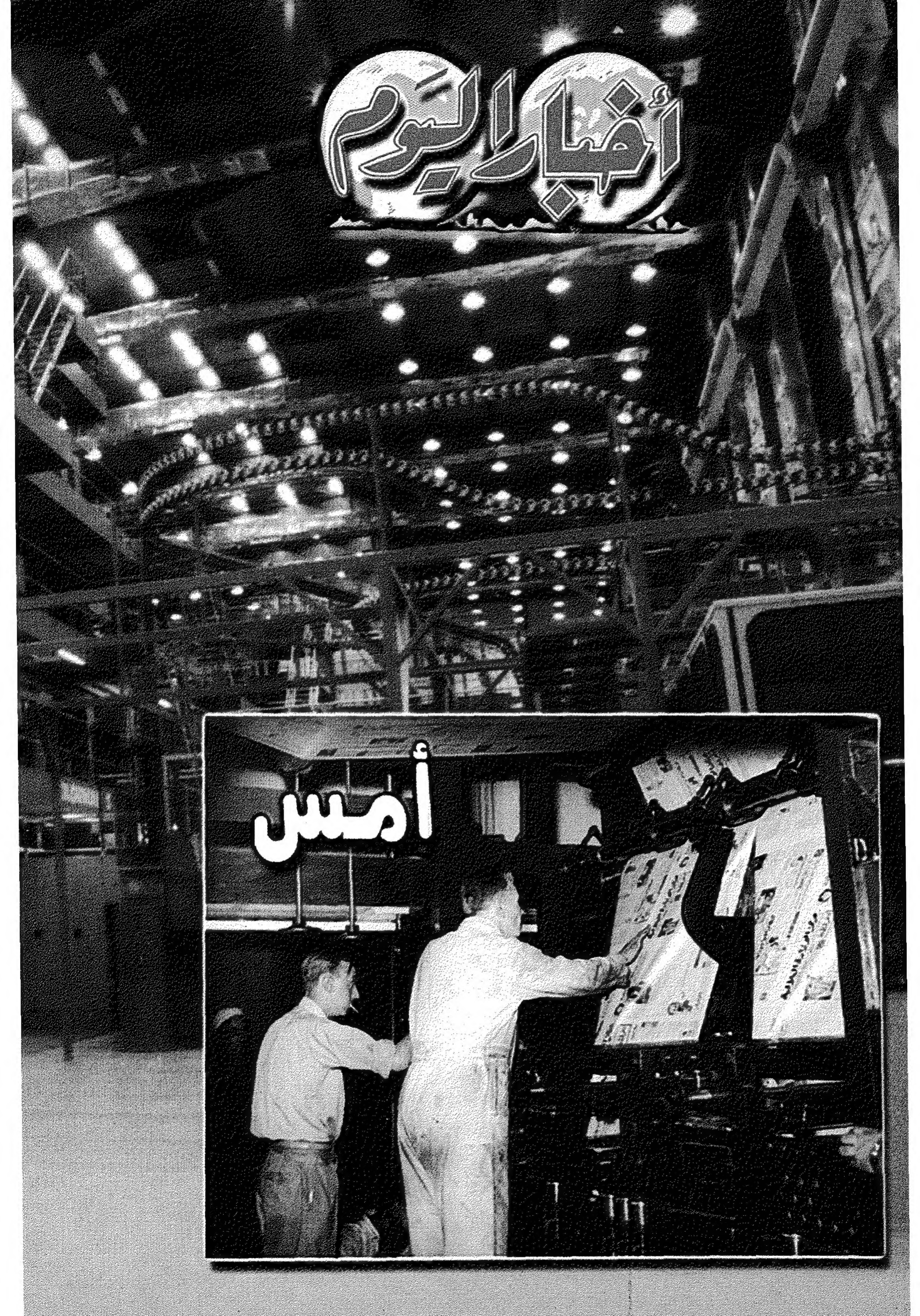
1927 Simson-Supra sports two-seater

TOTALFINAELF

٢٢ش النخيل - المهندسين - ج.م.ع - ت: ٣٣٨٢٨١٦ / ٣٣٨٧١٠١ / ٣٣٨٧١٠٢ (٢٠٢) فاكس: ٣٣٨٢٨١٥ (٢٠٢)

22 EL NAKHIL ST., MOHANDESSIN, A.R.E. TEL. (202) 338 28 16 / 338 71 01 / 338 71 02 FAX (202) 338 28 15

E. Mail : total.egypt@totalegypt.com.eg


أخبار اليوم
أمس


COLORMAN 5
COLORMAN
2
COLORMAN
واليوم أحدث مطابع فى الشرق الأوسط



مصر المحروسة

إطلالة على ذاكرة الوطن

الجزء الثالث عشر - أكتوبر ٢٠٠١

رقم الإيداع بدار الكتب: ٢٠٠١/١٥٧٢٦

I.S.B.N. 977-5522-18-8

بحث وجمع وتصميم

د. ماجد محمد على فرج ©

طباعة ونشر

ماكس جروب

١٣ شارع المنتصر، العجوزة، القاهرة، مصر

ت: ٣٤٥٠٢٢٨ - ٣٤٤٣٢٠١ - ٣٤٦٠١٤٤ - ٣٤٦٥٢٣٣

فاكس: ٣٤٦٩١٥٠

http://www.almahroussa.com

e-mail: maged@almahroussa.com

السَنة الثانية.. المحروسة والصمود

عثرت بالمصادفة، على مجلّة شهرية جديدة صدرت فى أكتوبر الماضى فى القاهرة بإسم "مصر المحروسة" تَصِف نفسها بأنها "إطلالة على ذاكرة الوطن"، ويبدو أن العقبات الموضوعة أمام حق إصدار الصُحُف هى التى دفعتها للصدور على شكل أجزاء من كتاب. خاصةً أنها لا تضُم كتّاباً أو محرِّرين غير صاحبها الدكتور "ماجد فرج" فهو الذى يكتب أغلب مادتها ويصمِّم صفحاتها وينشرها على نفقته باعتباره صاحب مؤسَّسة متعددة الأنشطة تحمل إسم "ماكس جروب".

ومنذ سنوات أثار الدكتور ماجد فرج زوبعة كُبرى عندما أصدر ألبوماً مصوّراً يضُم صوَر زفاف الأميرة فوزية، شقيقة الملك فاروق إلى زوجها الأول شاه إيران الراحل محمد رضا بهلوى، نقلاً عن نيجاتيف الصور الأصلية التى التُقطت للحفل، وكان واحداً من أفخم أفراح القرن العشرين، وطَبَع الناشر من الألبوم عدداً محدوداً من النُسَخ كان يبيع الواحدة منها بعدّة مئآت من الجنيهات، ومع ذلك فقد نَفَدت أو كادت.

ومع أن الدكتور فرج تعرّض أيامها لهجوم عنيف لأنه يسعى (فيما قيل) لإعادة النظام الملكى ولإحياء الأرستقراطية، فأننى لم أتعاطف مع الهجوم الذى تعرّض له، وبدا لى أمراً مضحكاً لأن أحداً لم يعد يستطيع إعادة النظام الملكى إلى مصر، ولأن الأرستقراطية المصرية ليست ساقطة وليست فى حاجة إلى من يعيد إحياءها.

المُهم أن "مصر المحروسة" بالفعل مطبوع مميز وجديد صدر على ورق فاخر وفى طباعة مُتقنة وأنيقة إلى حد البذَخ، وكل عدد يحتوى على عدد من الموضوعات باللغتين العربية والإنجليزية، وهى ولا شك أنها تسد حاجة لفريق معيَّن من القرّاء ثم إنها -وهذا هو المهم- تستند إلى مجموعة من المقتنيات الخاصة، لا أعرف كيف توصّل إليها الدكتور فرج، ولكنه بإعادة نشرها، يحفظها من الضياع، ويُشرِك الآخرين بالتمتع بما لديه من مقتنيات ملوكية.

ولا أعرف ما إذا كانت "مصر المحروسة" سوف تصمد فى سوق القراءة، بحُكم أنها تتوجه لقارئ خاص يملك القُدرة على شرائها بالثمن المرتفع نسبياً الذى تباع به، أم أنها سوف تَلقى ما لقيته محاولات سابقة لإصدار مجلّة تاريخية تَستخدم أساليب العرض الصحفى. أما المؤكد فهو أن حاجتنا إلى مجلة من هذا النوع.

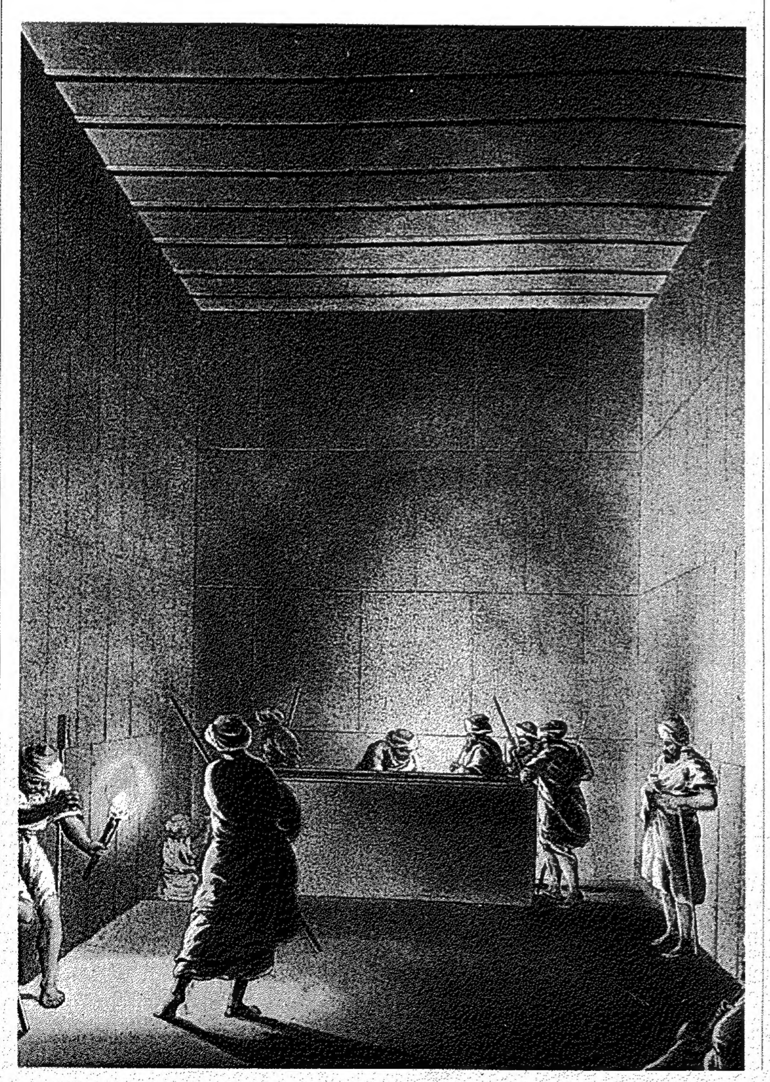
صلاح عيسى - جريدة القاهرة، ٢٨ نوفمبر ٢٠٠٠

الأهرامات المصرية - بيت الأبدية

د. وفاء الصدّيق

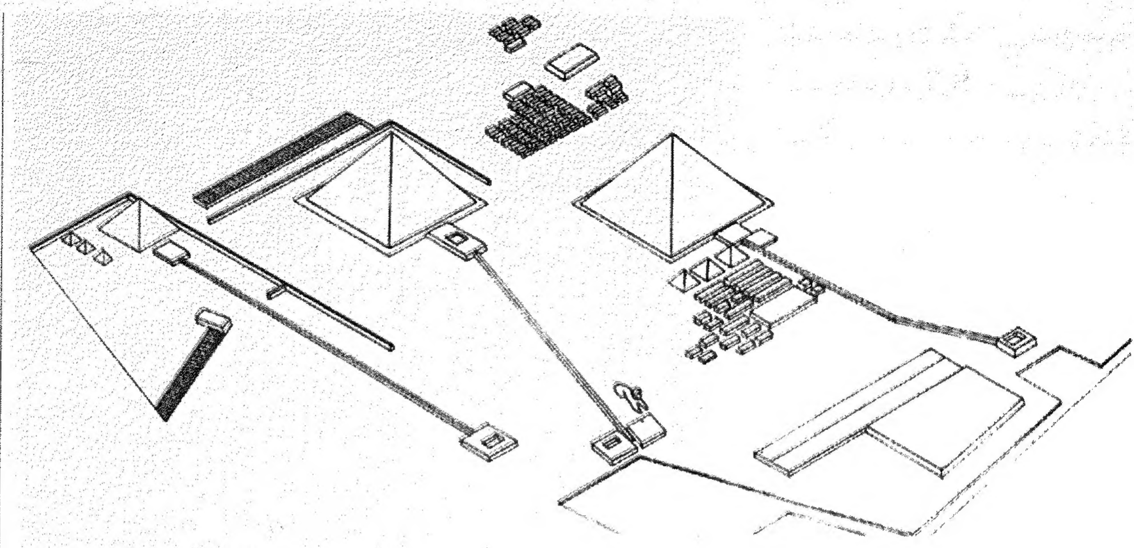
الأهرامات المصرية - بيت الأبدية House of Eternity هو إسم أحدث المعارض التاريخية التى تتحدَّث عن مصر والمُقام حالياً فى مدينة كولونيا الألمانية.

لقد ألهبت أهرامات مصر ومازالت خيال الإنسان عبر العصور فالمصريون القُدماء أجلّوها واستخدموها كرموز خالدة فى عصور لاحقة لعصر بناء الأهرام لأكثر من ألف وخمسمائة عام واليونان أدرجوا هَرَم خوفو الأكبر فى قائمة معجزات العالَم القديم السَبع والرومان استخدَموا فى مُنشآتهم المعمارية كثيراً من العناصر الهرميَّة الشكل. بينما يُنقِّب المعاصرون عن أسراره الإنشائية والعلمية متجاوزين أحياناً، وكما يقول الراحل الدكتور أحمد قدرى رئيس هيئة الآثار المصرية سابقاً، مُعطَيات العلوم الطبيعية إلى متاهات التفسيرات الميتافيزيقيّة، وربّما يعود ذلك إلى عدم تطوّر البحوث العلمية عن هَرَم خوفو خاصةً والأهرامات المصرية عامةً رغم التقدُّم الكبير الذى أحرزه علم المصريات مُنذ العقود المبّكرة للقَرن الماضى. ومازلنا حتى الآن ننزع إلى المزيد من المعرفة الأثرية والهندسية عن



التابوت الجرانيتى - لويجى مايور، ١٨٠٨

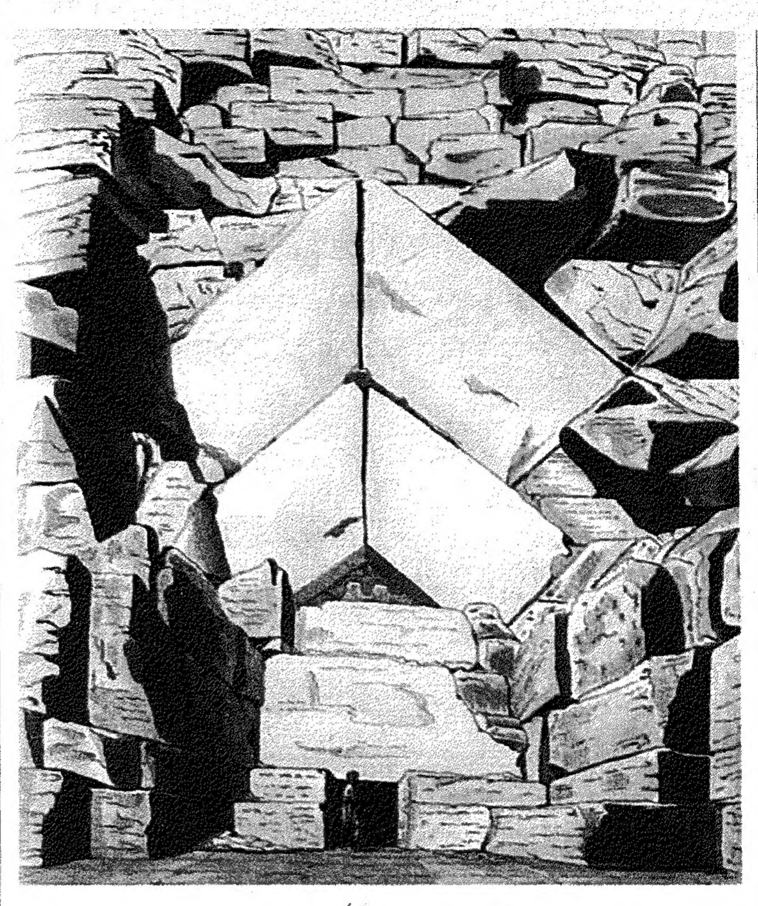
The Granite Sarcophagus
Luigi Mayer, 1808



المُعجزة الوحيدة الباقية على الأرض من مُعجزات العالَم القديم.

ويُعَد الهَرَم الأكبر بالجيزة وهو الذى عُرِف قديماً باسم آُفق خوفو أكبر وأعقد الأهرامات المصرية من الناحية التكنيكية والمعمارية وهو مازال أحد عجائب الدنيا السَبع فى العَصر الحديث للإتقان المُعجز فى هندسة ودقَّة تخطيطه ونسَبِه. وليس عجيباً أن يظَل الهَرَم الأكبر هدَف للدراسة ولمحاولة فهم أكبر لهذا الإنجاز البشرى العظيم.

بُنى الهَرَم الأكبر خلال فترة حُكم الملك خوفو حوالى ٢٥٥١ إلى ٢٥٢٨ وإن كانت بعض المراجع تذكر فترة حكمه فى الفترة ما بين ٢٦٠٤ الى ٢٥٥٤ قبل الميلاد. وكان خوفو هو ثانى ملوك الأسرة الرابعة من الدولة القديمة وقد اختار أن يبنى هرمه على الهضبة الغربية شمال مدينة مَنف عاصمة مصر فى ذلك الوقت، مُشرِفاً بذلك على الوادى وبالقُرب من النيل ليسهُل نقل الأحجار إلى الهضَبة وليتسنّى للملِك الإشراف على بناء قصره الأخير. وقد بُنِى الهَرَم على مساحة ١٣ فدّان ويبلُغ طول كل جانب من جوانبه ٢٣٠م تقريباً وتكاد تكون أضلاعه الأربعة فى مواجهة الجهات الأصلية تماماً ويبلغ إرتفاعه الأصلى حوالى ١٤٦.٥٠متر. أمّا الآن فارتفاعه ١٣٧متر. ويُرَجِّح العُلماء أن الكُتَل الحجرية التى استُخدِمَت فى بنائه يصل عددها الى حوالى مليونين وثلاثمائة ألف حَجَر يصل وزن الكتلة الواحدة منها إلى حوالى طنّان ونصف. وقد بُنى الهَرَم حول نواة بارزة من الصخر واتُخِذَت أحجاره الداخلية من الهضبة نفسها بينما كِساؤه الخارجى من الحجَر الجيرى الجيد والمصقول من محاجِر طُرَة على الضفَّة الشرقيَّة للنيل. وقد إنتُزِعَت حِجارة الكِساء الخارجى فى عصور لاحقة خاصة العصور الوسطى واستُخدِمَت فى إنشاء العديد من مبانى القاهرة القديمة وفى العصور القديمة تعرَّضَت الأهرامات المصرية للسرقة عدَّة مرّات رُبما كان أولها فى فترة إنهيار حُكم الدولة القديمة، وفى القرن التاسع الميلادى أمر الخليفة العبّاسى المأمون بإحداث فَتْحة فى الواجهة الشمالية للهَرَم الأكبر عُرِفَت فيما بعد بفَتْحة



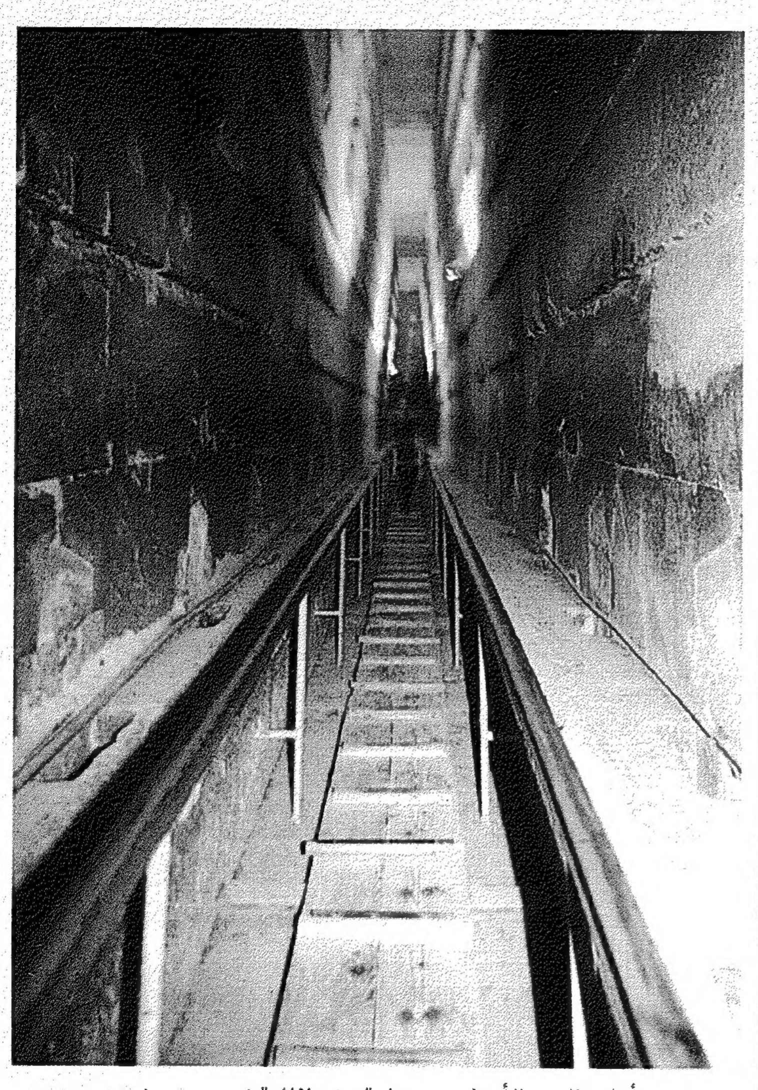
المدخل الرئيسى للهرم الأكبر - فيڤان دينون

The main entry to the pyramid of Khufu - Vivant Denon

المأمون وهى المَدخَل الحالى للهَرَم وتَقَع على ارتفاع ٧م تقريباً من سطح الأرض وأسفل ولكن إلى الغَرب قليلاً من المدخَل الأصلى، ويصِل طولها ٣٦م تقريباً - أما المدخل الأصلى فيقع على إرتفاع ٢٠م من الهضبة وله عَتَب جمالونى مَبنى بكُتَل من الحَجَر الجيرى الجِّيد ويؤدى المدخَل الأصلى الى مَمر طوله حوالى ١٠٠م وإرتفاعه ١.١٥م يصل فى نهايته إلى حُجرة تقع تحت سطح الأرض لم يكتمل العمل بها وتبلُغ مساحتها ١٥.٣٣م طول × ٩م عرض حيث قام مهندس الهَرَم بتعديل التخطيط المعمارى وتم عمل مَمر صاعد متفرِّع من الممر الأول ولمسافة ٣٦م فى صميم بناء الهرم، هذا الممر يؤدى إلى مَمر مستقيم يبلُغ طوله حوالى ٣٥م وارتفاعه ١.١٥م ويصل إلى ما يُسمَّى بـ "حُجرة الملِكة" ذات السقف الجمالونى وتقع على محور الهَرَم على ارتفاع ٢٠م تقريباً من سطح الأرض وتبلُغ مُساحتها ٥.٧٠م طول × ٥.٢٠م عَرض × ٥م إرتفاع وقد تُركَت بدورها قبل أن يتم العمل بها بما يُشير إلى حدوث تغيير جديد فى مخطط البناء وفى نقطة تقاطع المَمر الصاعد بالمَمر الأفقى توجد بئر تنزل عمودية فى بعض الأماكن وفى زوايا منحورة جداً فى أماكن أخرى وعلى عُمق ٦٠م إلى أن تصِل الى القِسم السُفلى من الممر الهابط. وقد اقتضى تغيير البناء تشييد دهليز صاعد وهو ما يُطلَق عليه البَهو العظيم حيث يبلغ طوله ٤٧.٥٠م × ٨.٥٠م إرتفاع × ٢م عرض ويتوسَّط هذا البَهو مَمر ضيِّق على كُلٍ من جانبيه مُنحدِر بينما سقفه على شكل قَبو مُدَّرج جمالونى وبذلك أمكَن سَد الفراغ فى السقف بكُتلة واحدة ما يُعَد من الإعجاز المعمارى، وقد كُسِى هذا البَهو بالحَجَر الجيرى المصقول - ونَصِل من هذا البَهو العظيم إلى دهليز آخر مُستقيم ضيِّق وقصير يؤدى إلى ردهة بسقف مرتفع وجُدران من حَجَر الجرانيت المصقول بدقّة وتؤدى بدورها إلى حُجرة الملِك أو حُجرة

الدَفن. وهى ليست مبنية -كما هو متوقَع- فى وسط البناء أسفل قمة الهَرَم ولكنها على العكس تبعد ١٦ قدماً تقريباً الى الجنوب من المركز. وتقع هذه الحُجرة على ارتفاع ٤٢.٥٠م تقريباً من سطح الأرض وتبلغ مساحتها ١٠.٣٦م طول × ٥.١٨م عرض × ٥.٧٩م إرتفاع وقد بُنيَت جُدرانها وسقفها من حَجَر الجرانيت الوردى ولايزال تابوت الملِك بجانب الجِدار الغربى وهو منحوت من قطعة واحدة من الجرانيت ويخلو من أى زُخرُف. وقد لوحِظ أن عَرض التابوت يزيد بوصة واحدة عن عَرض المَمَر الصاعد فى بدايته مما يُرجِّح أنه قد وضِع فى مكانه أثناء عمليات البناء ويعلو حُجرة الملك أربعة حُجرات صغيرة يبلغ إرتفاع كُل منها حوالى متر وتعلو إحداها الأخرى ويعلوها جميعاً غُرفة خامسة ذات سقف جمالونى بُنيَت من أحجار ضخمة من الحَجَر الجيرى. وقد ساعدت هذه الحُجرات الخمس فى تخفيف الضغط على حُجرَة الدَفن نفسها.

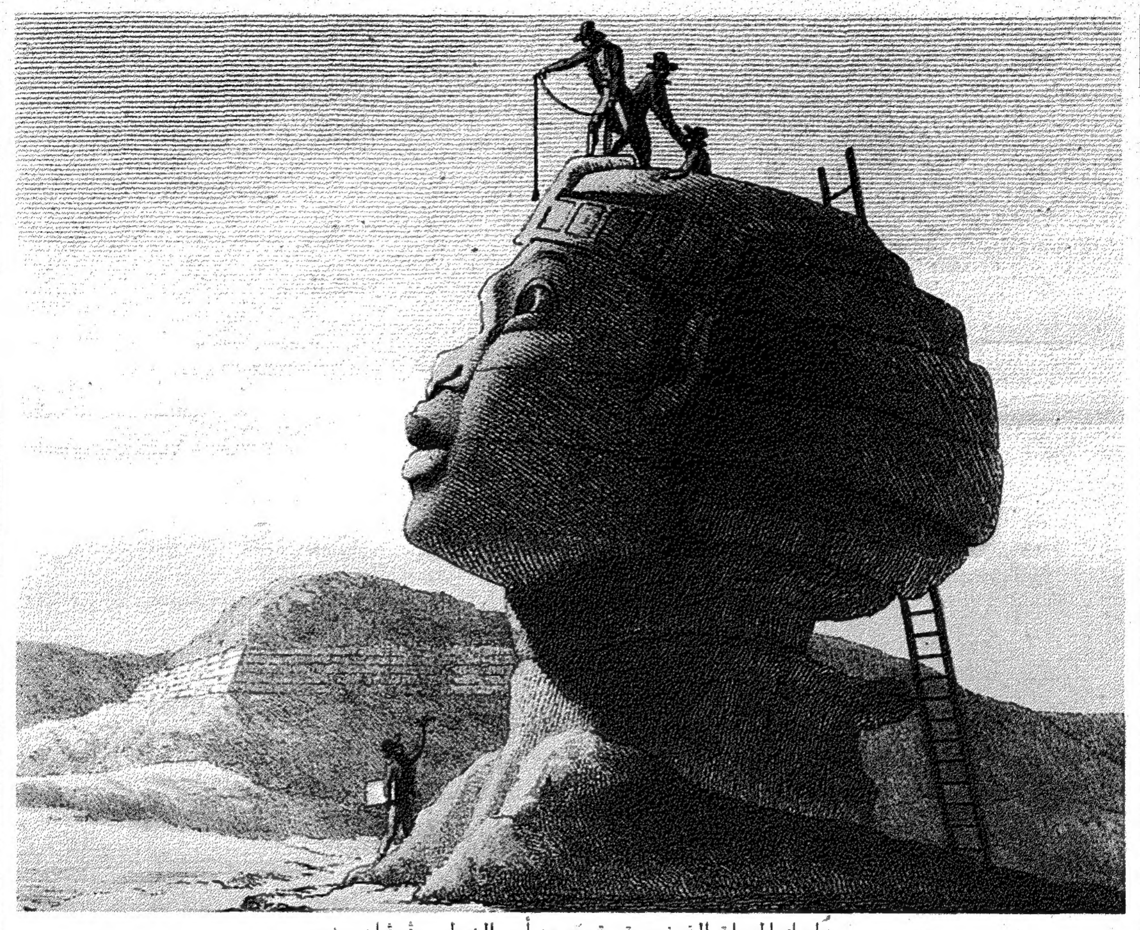
لقد أثار الهرم الأكبر - والذى يمثِّل أقصى ما وصلت إليه مجهودات وتجارب بُناة الأهرام - إهتمام زائرى مصر مُنذ القِدَم ومن المؤكَّد أنه كان مفتوحاً للزيارة فى العصر الرومانى ولكن لم يلبَث الرديم أن غطَّى المدخل الرئيسى وأخفاه عن الأعيُن حتى جاء رجال الخليفة المأمون فى القرن التاسع الميلادى وقاموا بمحاولتهم لدخوله كما ذكرنا من قبل.



أعلى: البهو الأعظم ومدخل "غرفة الملك" فى هرم خوفو.

Above: The Great Gallery and the entrance to the "King's Chamber"

وفى العصور الحديثة وخاصةً القرنين الماضيين قام الرحّالة الأوروبيون ومن بعدهم عُلماء الآثار بمحاولات عديدة لأخذ مقاييس ونسَب الهَرَم ورسْم الرسوم التخطيطية له. بدأت هذه المحاولات بما قام به الرحالة الإيطالى "كافيليا" والذى لم يكن



عُلماء الحملة الفرنسية يقيسون أبى الهول - ڤيڤان دينون

The French scientists of the Napoleonic expedition measuring the Sphinx - Vivant Denon

عالماً أثرياً ولكنه كان يقوم بالحفر فى المناطق الأثرية لحساب بعض الأوروبيين، وكان هذا هو الإتجاه السائد بعد أن لفَتَت الحملة الفرنسية من خلال العُلماء الذين اصطحبتهم إلى مصر نَظَر الرحّالة والمستشرقين إلى آثار مصر خاصةً بعد نَشر المجلَّد الضخم كتاب "وصف مصر"- "Description de L'Égypte"

وقام "كافيليا" بأخذ القياسات المعمارية داخل الهَرَم وذلك فى عام ١٨١١م وفى عام ١٨٣٧ قام "برخ وڤيز" بدخول الهَرَم وأخذ مقاييس صحيحة له وإن كانوا قد قاما بإجراء بعض التفجيرات داخل الهَرَم خاصة فى الجزء العلوى المؤدى الى حُجُرات تخفيف الضغط ليتمكنوا من فحص الهرم فحصاً شاملاً وقاما بنشر

ذلك فى المجلَّد المعروف بإسم: "Operations Carried on at the Pyramids of Giza in 1837

ثم جاء "ليپسينس" الألمانى ووصف المناطق الأثرية فى مصر ونقل نقوشها فى مجلَّدات ضخمة مازالت تُعَد من المراجع الهامة لباحثى الآثار بعِنوان: Lepsins, Karl Richard: "Denkmäler aus Aegypten und Aethiopien"



الأهرام وأبو الهول - دافيد روبرتس

The pyramids and Sphinx - David Roberts

وخَصَّص جزء منها فى وصف الهَرَم وكان فى صحبته رسّامون ونحّاتون فسجّلوا العديد من الصور البديعة التى أصبحت فيما بعد مُلهِمة لفنانى ومعمارى أوروبا وكذلك أمريكا فظهرت عناصر فنيّة كثيرة ومِعمارية فى قصور وأبنية الملوك والنبلاء ويخصص معرض "الأهرامات - بيت الأبدية" الموجود حالياً فى ألمانيا عِدَّة قاعات لتأثير الأهرامات والحضارة المصرية على الذوق الفنّى العام فى العالَم المتحضِّر. ومما قام به "ليبسيسوس" أيضاً أنه -ولم يكن يعلم بخطأ ذلك- قام بنقش هيروجليفى دقيق يُحاكى فيه الخط الهيروجليفى القديم على واجهة المدخل الأصلى للهَرَم الأكبر. فالناظر إلى هذا النَص من غير الأثريين يعتقد فى الحال أنه نص أثرى قديم.

وفى عام ١٨٨١ قام عالِم الآثار البريطانى "فلندرز پترى" بأخذ مقاييس الهَرَم ووصَّفه مرة أخرى وهى المقاييس والوصف الذى نَسير عليه حتى الآن رَغم مئات الكُتب التى نُشِرَت بعد ذلك عن أهرامات مصر - وذلك فى كتابه الشهير: Flinders Petrie: "The Pyramids and Temples of Giza" London 1883

أما عن التطبيقات التكنلوجية الحديثة فى بحوث الأهرامات فمُنذ الستّينات من القرن الماضى جَرَت عِدَّة محاولات لتطبيق بعض مُعطَيات التكنولوچيا الحديثة على الأنشطة الأثرية خاصَةً الحفائر والتنقيب فى باطن الأرض وعلى اكتشاف أيّة فراغات أو حُجرات داخل الأهرامات - ومازالت مراكز البحوث تُجرى الدراسات العديدة فى محاولة دائمة لحل لُغز عبقرية بناء الأهرامات المصرية وخاصة الهَرَم الأكبر.

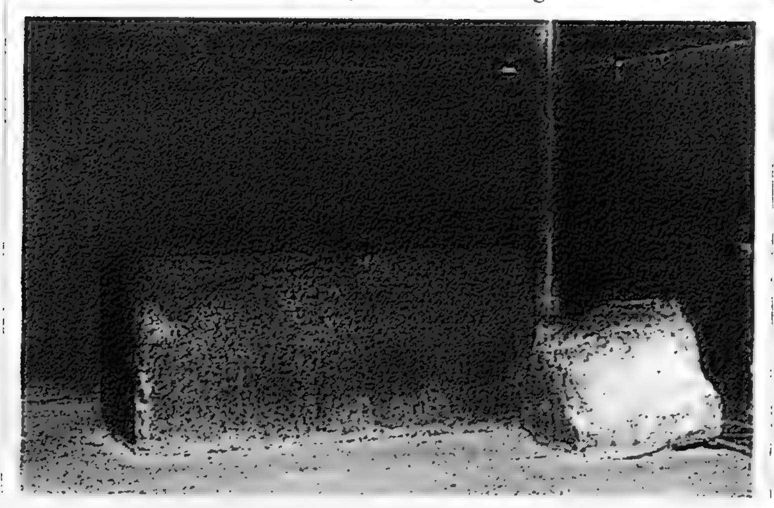


أعلى: المدخل الأصلى لهَرَم حوفو ويرتفع حوالى ٢٠ متر من مستوى القاعدة ويعلوه عَتَب مزدوج. أسفل هذا يقع المدخل المعروف باسم مدخل المأمون وهى الفتحة التى أعملها الخليفة المأمون فى القرن التاسع. وتُستخدَم الآن لدخول السَياح للهَرَم.

Above: The original entrance to the pyramid of Khufu is about 20 metres high and is surmounted by a double vault. Farther down is the entrance which the Caliph Al-Ma'amoon opened in the 9th century, currently used by tourists entering the monument.

الصفحة المقابلة: البهو الأعظم - لويجى مايور

Opposite page: The Great Gallery
Luigi Mayer



يسار أسفل: الشئ الوحيد الذى عُثر عليه فى غُرفة الملك المكسيّة بأحجار الجرانيت هو التابوت. ومقاييسه ٢٫٢٤ م × ٩٦ سم الأمر الذى يشير إلى وضعه أثناء بناء الهَرَم.

Left below: All that was found in the granite-walled king's chamber is a monolithic sarcophagus in red granite. The uncovered sarcophagus, located on the west wall is 2.24m long and 0.96m wide. Given its size, it may have been brought in while the room was being constructed.

الأهـرام المـصـريّـة فـى الـفَـن الـعـالمـى

EGYPTIAN PYRAMIDS IN ART

أعلى يمين: العبرانيين فى مصر - سير إدوارد بوينتر، ١٨٦٧

Above right: Israel in Egypt - Sir Edward Poynter, 1867

أسفَل يمين: قَمبيز فى مصر - أدريان جويجنت، ١٨٤١

Below right: Kambiz in Egypt - Adrien Guignet, 1841

الصفحة المقابلة أعلى: خروج العبرانيين - دافيد روبرتس، ١٨٢٩

Opposite page above: The Exodus - David Roberts, 1829

الصفحة المُقابلة أسفَل: موسى يصُب لعناته على مصر - چون مارتين، ١٨٢٣

Opposite page below: Moses cursing Egypt, John Martin, 1823





أعلى يمين: معمار خيالى والأهرام -
فرانشسكو جواردى. ١٧٨٠

Above right: Architectural fantasy with pyramids - Francesco Guardi, 1780

أسفل يمين: أطلال والأهرام -
چين باربولت. روما. ١٧٥٤

Below right: Ruins and pyramids - Jean Barbault, Rome, 1754

الصفحة المُقابلة أعلى: أهرام -
چان فان كاسل. ١٦٦٥

Opposite above: Pyramids - Jan van Kessel, 1665

الصفحة المُقابلة أسفل: نُزهة فى مصر -
كريستوف توماس شفلر. ١٧٥٣

Opposite bellow: A ride in Egypt - Christoph Thomas Scheffler, 1753

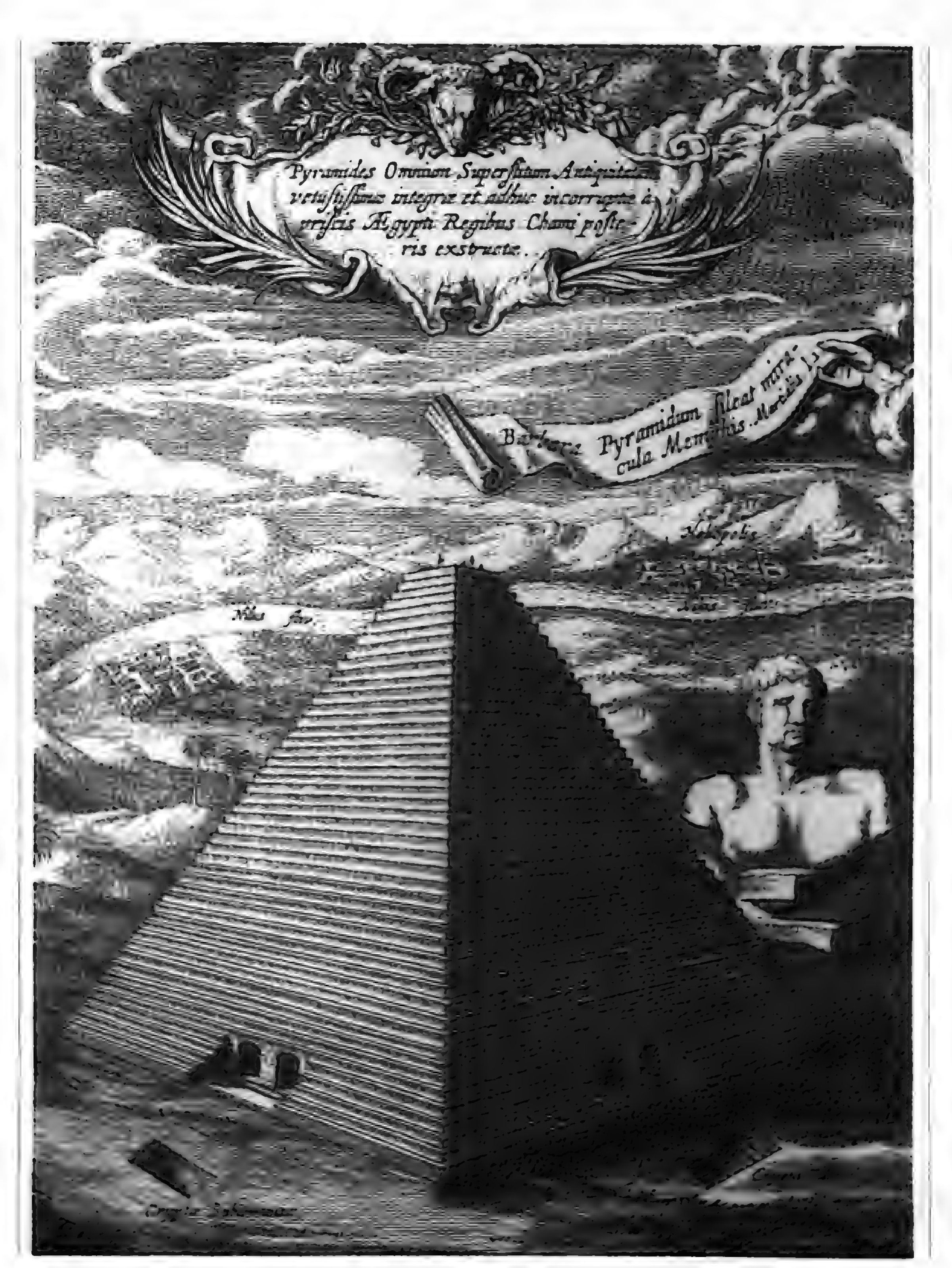
أسفل: أطلال كلاسيكية -
هوبرت روبرت. ١٧٩٨

Below: Classical ruins - Hubert Roberts, 1798








Pyramides Omnium Superstitum Antiquitatum
vetustissimæ integræ et adhuc incorruptæ à
priscis Ægypti Regibus Chami poste-
ris exstructæ.
Barbara Pyramidum sileat mira-
cula Memphis.
Nilus fluv.

Opposite: A. Kircher الصفحة المقابلة: أ. كيرشر | Above: H. Robert أعلى: هـ. روبرت | Below: L.F. Cassas أسفل: ل. ف. كاساس



أعلى معركة الأهرام

فرانسوا لويس چوزيف واتو، ١٧٩٨

Above right: The battle of the Pyramids. François-Louis-Joseph Watteau, 1798

يسار وأسفل الصفحة المُقابلة:

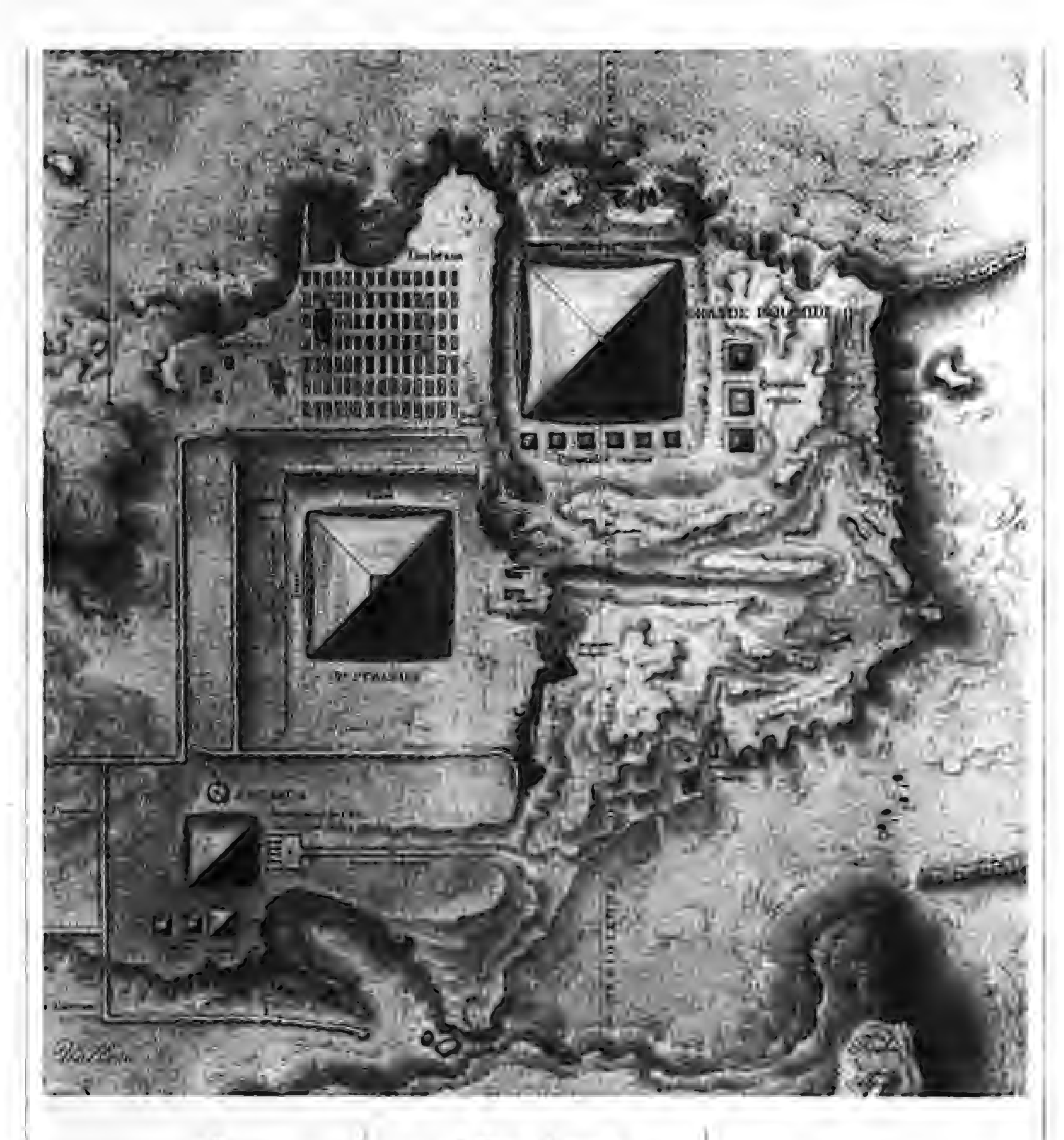
الأهرام وأبو الهول – داڤيد روبرتس، ١٨٤٦

Left & below opposite:
The Pyramids and the Sphinx
David Roberts, 1846

الصفحة المُقابلة أعلى:

أوديبوس – چان ليون چيروم، ١٨٦٧

Opposite page above: Odipus.
Jean-Leon Gerome, 1867



الصفحة المُقابلة، أعلى:
أهرام الجيزة
يوهان برنار فيشر - فيينا ١٧٢١

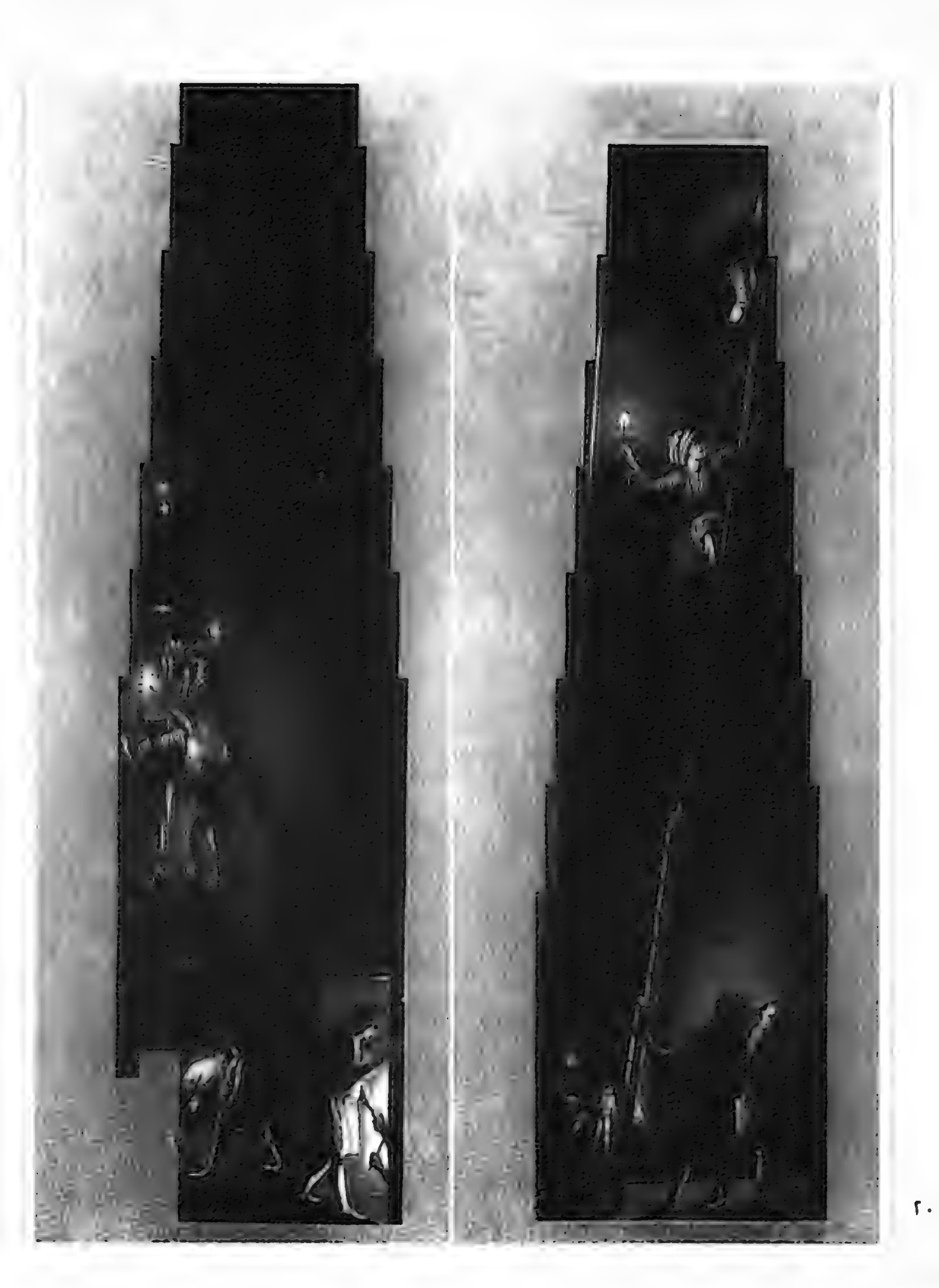
Opposite page, above:
The Giza pyramids
Johan Bernhard Fischer
Vienna 1721.

الصفحة المُقابلة أسفل
بناء الأهرام
أنطونيو تيمبستا - ١٦٠٨

Opposite page, below
The construction of the pyramids
Antonio Tempesta
1608.

أعلى
موقع أهرام الجيزة
وصف مصر

Above:
The Giza pyramids' platau
Description de L'Égypte







أعلى
البروفيسور ريتشارد لِبسيوس بالملابس التركيّة أمام الأهرام - ١٨٤٥

Above: Professor Richard Lepsius dressed in Turkish at the pyramids., 1845

الصفحة المُقابلة، أسفل:
منظر الأهرام من الجنوب

Opposite page, below:
The pyramids of Giza, seen from the south.

الصفحة المُقابلة، أعلى:
رَفع العَلَم البروسى على هرَم خوفو بقيادة البروفيسور ريتشارد لِبسيوس يوم ١٥ أكتوبر ١٨٤٢ - ج. ج. فراى

Opposite page, above:
Rising the Prussian flag over the pyramid of Khufu led by Professor Richard Lepsius on the 15th of October, 1842. - J.J. Frey 1842

PYRAMIDES
in Egypten

الأهـرام المـصـريّـة فـى الـفَـن الـعـالمـى

EGYPTIAN PYRAMIDS IN ART

يسار: ديكور أوبرا الناى السحرى - فريديريك شينكل

Above left: The set of "The Magic Flut", Friedrich Schinkel

أسفَل: أطلال هَرَم خَفرَع - ل. ف. كاسّاس، باريس، ١٧٩٩

Below right: Chephren pyramid L.F. Cassas, Paris 1799

الصفحة المُقابلة أعلى: أهرام مصر - إبرهارد فرنر هاپل، ١٦٨٣

Opposite page above: Pyramids in Egypt - Eberhard Werner Happel, Hamburg, 1683

الصفحة المُقابلة أسفل: أهرام مصر - أولفرت داپر، أمستردام، ١٦٧٦

Opposite page below: Pyramids in Egypt - Olfert Dapper, Amsterdam, 1676



His accompanying sculptors and painters documented a great deal of beautiful scenes that have later become the inspiration of artists and architects in Europe and America so that many motifs appeared in the palaces of kings and nobles. The Exhibition of the Pyramids, House of Eternity, currently in Germany shows many halls where the Egyptian civilization has influenced the taste of the modern world.

Ignorant of the liability, Lepsins was also responsible for superimposing new hieroglyphics completing the old writing of the original entrance of the pyramid so that without archeological guidance the visitor could easily mistake them for the original ones.

In 1881 Flinders Petrie, the British archeologist, measured and described the pyramid yet another time in his famous book 'The Pyramids and Temples of Giza', London 1883, and this document is referred to until the present day in spite of the hundreds of books published about the pyramids of Egypt.

As for modern technology, since the 60's in the previous century, it has served some endeavors at digging and searching for hollow places or chambers inside the pyramids and research centers are still trying to explain the wonder of pyramid building in Egypt and especially the Great Pyramid.



Illustrations from:

Christian Tietze: Die Pyramide Geschichte Entdeckung Faszination

A. Siliotti: Gide to the Pyramids

A. Carpiceci: Art & History of Egypt

the west wall is made of one solid block of granite and is totally devoid of embellishments. It has been noticed that it was an inch wider that the upward leading passage which raised the assumption that it was placed there during the building stages. Above the king's chamber there are 4 small rooms of approximately 1.00 meter in height built on top of each other and a fifth, with a pitched ceiling, built with huge blocks of limestone. These five rooms have served to relieve the pressure off the funerary chambers.

The Great Pyramid, which represents the best example in building, has always attracted visitors to Egypt. It is a certainty that it was open to visitors during the Roman era and the debris that covered its entrance was removed in the 9th century by orders of El Caliph El Ma'amoon. The endeavor to enter it has been previously mentioned. In modern times, especially during the past two centuries, European travelers and, later, archeologists tried to measure the pyramid and make blueprints of it. These attempts began with Cavillia, an Italian traveler who used to dig historical sites for other Europeans.



أعلى: مدخل "غُرفة الملكة" فى هَرَم خوفو.

Above: The entrance to the "Queen's Chamber" at the pyramid of Khufu

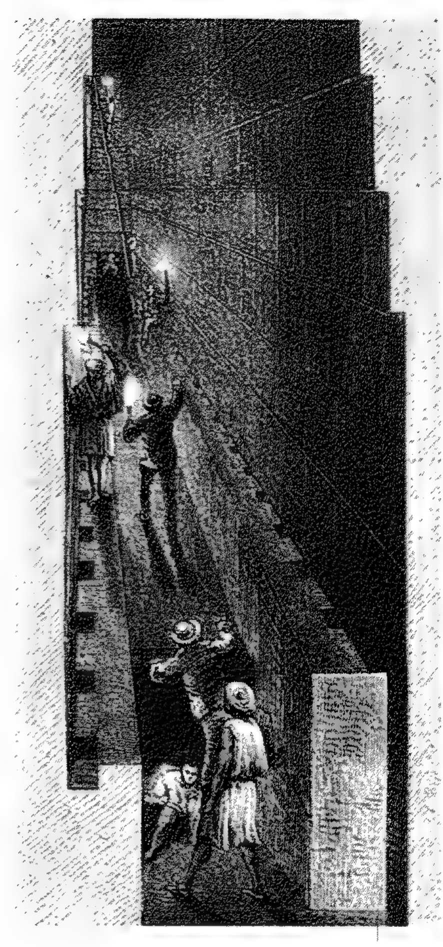
This was the common trend after the French Expedition and its scholars attracted the attention of Orientalists and travelers to the Egyptian antiquities, especially after 'La Description de L'Egypte' was published. Cavillia measured the interior of the Pyramid in 1811.

Later, Lepsins, a German, described the historical sites and documented the engravings in huge volumes that are still considered important references to archeologists.

In his book, "Denkmaler aus Aegypten und Aethiopien", Karl Richard Lepsins dedicated a section to the Pyramid.

moved, especially during the Middle Ages and used for construction in many of the buildings of Old Cairo.

The pyramids of Egypt were raided many times, possibly since the fall of the Old Kingdom. In the ninth century A.D. the Abbasside Caliph ' Al Ma'amoon ordered an opening to be made on the North façade of the Great Pyramid, which later came to be known as the Ma'amoon Entrance. It is the same entrance currently used, at a height of 7 meters from the ground, but slightly to the west of the original entrance. It is 36 meters long in depth. However, the original entrance was 20 meters higher than the plateau with a trussed lintel built of fine quality limestone, 100 meters long and 1.15 meters high leading to an unfinished underground chamber 15.33 meters in length and 9 meters in width. The architect who designed this pyramid later modified his plans and a 36 meter long corridor was built, branching from the original one and leading upwards to the core of the pyramid; this corridor leads to a flat corridor approximately 35 meters long and is 1.15 meters in height and reaches what is called the "Queen's Chamber" with a pitched roof and is located on the axis of the pyramid 20 meters above the ground. Its dimensions are 5.70 meters in length x 5.20 meters in width and is 5.00 meters in height and was also left unfinished which indicates yet another change in the building plans. At the intersection of the upward corridor and the horizontal corridor there is a well that is vertical in some parts and angular in others for 60 meters until it reaches the bottom part of the downward corridor. The alteration of the plans made it necessary to build an upward tunnel called ' The Great Hall', 4.75 meters in length x 2.00 meters in width x 8.50 meters in height and in the middle of the hall is a narrow passage with ramped sides. The hall has a stepped vaulted ceiling which enabled closing the ceiling space with one block; this is considered an architectural feat. This hall leads to another straight, narrow short tunnel leading to a hall with a high ceiling and walls lined with limestone polished with care, leading to the King's Chamber that was not built as was expected in the center of the top of the pyramid, but on the opposite, is located 16 feet approximately south of the center and at a height of 42.50 meters from ground level and its dimensions are 10.36 meters in length and 5.18 meters in width x 5.79 meters in height and its walls and ceiling are built of rose granite. The king's sarcophagus close to



أعلى: المعمار المثالى للبهو الأعظم الذى يقود إلى غُرفة الدَفن فى الهرَم الأكبر كان مَثار العَجَب للسائحين فى القرن التاسع عَشر.

Above: The architectural perfection of the Great Gallery that leads to the sepulchral chamber of the pyramid of Khufu elicited great wonder in the 19th century travellers

THE EGYPTIAN PYRAMIDS, THE HOUSE OF ETERNITY

An exposition of Ancient Egypt currently held in Cologne, Germany.

Dr. Wafaa Al-Saddik

The pyramids of Egypt have fired the imagination of people all through the different ages. The Ancient Egyptians have used them as symbols of eternity for more than one thousand, five hundred years and the Greeks have defined the Great Pyramid of Cheops as one of the Seven Wonders of the World. As for Roman architecture, a great many of the structures are pyramidal in shape. Contemporary archeologists are searching for the secrets of their structure and science and as Dr. Ahmed Kadry, former Head of The Egyptian Department of Antiquities stated, they search beyond natural sciences into the metaphysical realm. This may be a reflection of the lack of scientific research on the pyramids, specifically Cheops' in spite of the great progress that Egyptology has attained since the early decades of the past century. The quest for more knowledge about the only remaining wonder of the ancient world lies both in the field of architecture as well as Egyptology. The largest pyramid in Giza is also known as Cheops' Horizon and is the most complex in structure, technique, fine planning and proportions.

It is, therefore, not strange that this pyramid is a target for study and more understanding of this great human achievement.

The Great Pyramid was built during the reign of King Cheops circa 2551-2528 B.C (some references state between 2604 and 2554 B.C). He was the second king of the fourth Dynasty in the Old Kingdom and chose the site of the western plateau north of Menf, the capital of Egypt at the time, facing the valley and close to the Nile to facilitate moving the stones onto the plateau. The King himself supervised the building of his last palace. It was built over an area of 13 feddans, each side approximately 230 meters in length almost facing the four cardinal points. Its original height was 146,50 meters but, at present, 137 meters. Scientists estimate the number of stones used to build it to be around two million, three hundred thousand stones each weighing two and a half tons. Its core is of rock and the interior stones were taken from the plateau; as for the stones of its outer covering, they were of fine limestone quarried in Torra on the eastern bank of the Nile. The latter were re-



يسار: تمثال من العاج إرتفاعه ٧,٥ سم للملك خوفو - من حفائر أبيدوس - المتحف المصرى

Left: This 7,5 cm tall ivory statuette of Khufu comes from Abidos - The Egyptian Museum

جراف تسپلن فى مصر

بحث للمهندس / صلاح الدين محمود حلمى

خلال سنوات الثُلث الأول من القَرن العشرين كان لدى ألمانيا أسطولاً عظيماً من المناطيد الجويّة تفخَر به وتحسدها عليه دول العالَم الأخرى. لقد استطاع المهندسون الألمان خلال السنوات المذكورة بناء ١٣٠ مِنطاد مختلفة الأحجام والتصميمات بهدف الإستخدامات العسكريّة والنقل المَدنى. وكان منطادىّ هندنبرج LZ 129 وجراف تزسپلن LZ 127 المخصَّصين للنقل المَدنى أشهر مِنطادين فى العالَم.

وعند بناء مِنطاد هندنبرج عام ١٩٣٦ كان أضخم مِنطاد فى حينه وقد لقى نهاية مُفجِعة عام ١٩٣٧.[1]



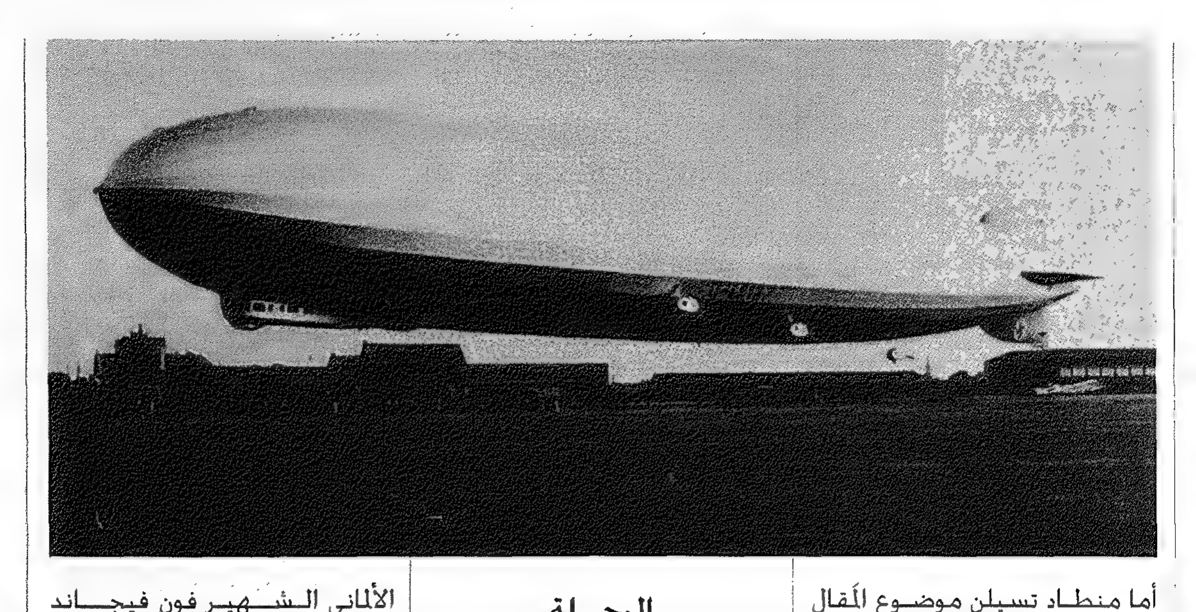
د. هوجو إهكنار - قبطان تسپلن

Dr. Hugo Eckener - Captain of Zeppelin

---

(١) بُنى منطاد هندنبرج LZ 129 فى مارس ١٩٣٦ ومنذ بنائه لم يتم حتى الآن بناء أى منطاد يفوقه ضخامة. وقد احترقَ المنطاد فى شهر مايو سنة ١٩٣٧ بعد خدمة أربعة عشر شهراً فقط قام خلالها بثلاثة وستون رحلة جويّة قاطعاً خلالها مسافات مجموعها ٣٤٠ ألف كيلومتراً ناقلاً عدداً من المسافرين بلغ ٣٠ ألف مسافر. كان طول المنطاد ٢٤٥ متراً وقُطره حوالى ٤٧ متراً. أما سعَة أكياس غاز الهيدروچين فكانت ٢٠٠ ألف متر مكعَّب. طار من ألمانيا مُتجهاً إلى الولايات المتحدة فى رحلته الأخيرة قاطعاً خلال ١١٢ ساعة طيران مسافة ٩٩٦١ كيلومتراً وصل يوم ٦ مايو سنة ١٩٣٧. عند محاولته الهبوط فى Lake Hurst بنيو چيرسى جنوب نيويورك بحوالى ٤٠ كيلومتراً إشتعلت فيه النيران فجأة. وقد قُتل فى الحادث ٣٥ شخصاً وأُنقذ ٦٢ شخصاً. وكان يوم حداد لدى الشَعب الألمانى الذى اعتبَر هذا المَنطاد بالذات رمزاً وطنياً كبيراً لألمانيا.

ويلاحَظ أن مأساة هذا المنطاد الجويّة تُناظر المأساة الدرامية للباخرة تيتانك (مع فارق عدد الضحايا) وبين الحادثتين رُبع قرن من الزمان. أشاع البعض أن الحريق كان من تدبير المخابرات البريطانية النشطة للنيل من سُمعة ألمانيا الهتلرية وقتها رغم عدم وجود حالة حرب بين الدولتين.



أما منطاد تسپلن موضوع المَقال فقد بُنى عام ١٩٢٨ بحظائر بناء المناطيد فى فريدريكشهافن Friederickshaven بألمانيا وظَل فى الخِدمة إثنى عشر عاماً حتى عام ١٩٤٠. خلال سنوات تشغيله بَلَغَت رحلاته ٥٩٠ رحلة قَطَع خلالها مسافات يبلُغ مجموعها ١،٦٩٠،٠٠٠ كيلومتراً نقل خلالها ٣٤ ألف راكب وعَبَر الأطلنطى ١٤٣ مرة.

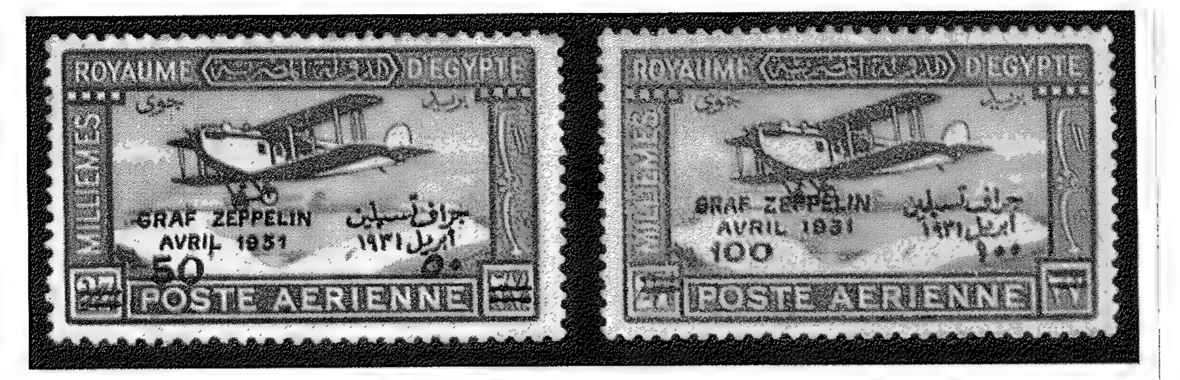
يبلُغ طول المنطاد ٢٣٦ متراً وقُطره ٣٠ متراً تقريباً وسعَة أكياس غاز الهيدروچين به ١٠٥ ألف متر مكعَّب (نصف كمية الغاز فى منطاد هندنبرج) ومدى طيرانه ١٠ آلاف كيلومتراً بدون توقُّف وحمولته ٦٠ طناً وسرعته ١٣٠ كيلومتراً فى الساعة.

الرحلة

فى الساعة السادسة صباحاً ليوم الخميس التاسع من أبريل عام ١٩٣١ غادر المنطاد تسپلن ألمانيا بقيادة دكتور إكنر Dr. Eckener ومساعديه الملاحين وهم كابتن لهمان Lehmann والكابتن فلمنج Flemming والكابتن فون شيللر von Schiller والكابتن ويتمان Witteman والكابتن پروس Pruss. ويعَد جميع أفراد هذا الطاقم من أكفأ ملاّحى قيادة المناطيد فى العالَم. كان على مَتْن المنطاد خمس وعشرون راكباً بينهم بعض الشخصيّات المعروفة مثل جراف شتاين تسپلن Graf Stein Zeppelin والكابتن روث Roth أمهر قباطنة المناطيد الإنجليز والصحفى الألمانى الشهير فون فيجاند von Viegand والصحفى المصرى محمود أبو الفتح وغيرهم.

طار المنطاد فى إتجاه مرسيليا ومنها ليعبُر البحر الأبيض المتوسط فوق جزيرة كورسيكا حتى بَنى غازى (ليبيا) وبعد سَبع ساعات طيران من بَنى غازى وصل الى سماء الإسكندرية وقام بعمل دورة واسعة فوقها. كانت جماهير الإسكندرية تحتشِد فى الشوارع للتحية بعدها وصل لسماء القاهرة فى الخامسة مساءً الجمعة العاشر من أبريل سنة ١٩٣١.

قبلها بأيام كان لدى سكّان القاهرة عِلماً برحلة المنطاد لذلك خرجت الجماهير إلى الشوارع لمشاهدته وقد دار دورتين فوق



القاهرة ليتسنّى لركّابه مشاهدة الأهرام. بعدها بقليل حَلَّ الظلام فلَم يهبط بل تابع رحلته جنوباً حتى الأقصر وأسوان طيلة ساعات الليل ثم قَفَل راجعاً الى القاهرة ووصلها فى السادسة من صباح اليوم التالى، السبت.

كانت حشود الجماهير تملأ شوارع هليوبوليس والمنطقة حول مطار ألماظة وقَدَّر البعض أن العدد بَلَغ مائة ألف شخص. أمّا عند مطار ألماظة حيث سيتم هبوط المنطاد فكان الدخول إلى المنطقة نظير دفع رسوم محددة. وكان وزير المواصلات المصرى توفيق باشا دوس قد سبق له أن طَلَب من وزارة الخارجية المصرية الإتصال بسلطات الطيران البريطانية للسماح للمنطاد بالهبوط فى مطار ألماظة الذى كان خاضعاً لسيطرة البريطانيين. وعند المطار تم إعداد مساحات انتظار لعدد خمسمائة سيارة تدفَع رسوماً للإنتظار. وأصدرت بعض الجهات الأهلية المختلفة بطاقات تذكارية لهذه المناسبة النادرة وقامت مصلحة البريد بالقاهرة بإصدار طوابع تذكارية نفذَت كلها خلال يومين. كما كلفت الحكومة المصرية وزير المواصلات بالترحيب بطاقم ملاّحى قيادة المنطاد عند وصولهم وقد دُعى الى مائدة الإفطار معهم كبار رجال الوزارات المصرية ورجال السلك الدبلوماسى الأجنبى بالقاهرة.

مُنذ الساعة الرابعة فجراً (قبل وصول المنطاد بساعات) إستيقَظ سكّان ضاحية هليوبوليس الهادئة على ضجيج تدفُّق السيارات من تاكسى وأوتوبيس وسيارات خاصة وموتوسيكلات وحناطير ودرّاجات. كانت الجماهير تتدافع بسرعة إلى مطار ألماظة لمشاهدة هبوط المنطاد. ومن شدَّة الزحام وقف الناس فوق السيارات ليتسنّى لهم المشاهدة. وعندما وصل المنطاد كان قد تم إعداد فرقة من الجنود البريطانيين الأشدّاء للإمساك بحبال الشَد لتثبيت المنطاد. كانت الجماهير المُحتشدة تهتف عاش أكنر Viva Eckener. وعند ملامَسة المنطاد لأرضية المطار إندفع شلاّل هادر من البَشَر تجاه المنطاد لمشهادة هذا الحوت الفضّى Silver Whale الذى كانت تنعكس على سطحه الخارجى أشعة شمس الصباح الذهبيّة. لم يكُن فى استطاعة رجال البوليس السيطرة على الجماهير المتحمِّسة مما اضطرهم لتفريق الجماهير باستعمال خراطيم المياه المعدّة لتزويد المنطاد بالماء اللازم. وقد سجَّل الصحفيون أن هذا الإستقبال الحماسى لم يحدث ما يماثله من المواطنين فى أى دولة زارها المنطاد حتى داخل ألمانيا نفسها.

بقى المنطاد جاثماً على الأرض لفترة ليست طويلة بهدف تزويده بالوقود والماء وبعدها يتابع الرحلة إلى فلسطين. نزل من المنطاد نصف عدد ركّابه لمشاهدة معالم القاهرة لحين عودته من فلسطين. وعليه فقد تم إركاب عدد من الجنود يُعادل عدد الركّاب اللذين غادروه حفاظاً على الإتزان خلال الطيران. عاد المنطاد بعد إثنتى عشر ساعة من رحلته لفلسطين (دون الهبوط بها) إلى مطار ألماظة مرة أخرى. فى هذه المرة كانت إدارة البوليس المصرى قد تعاونت مع رجال الجيش للحد من فوضى الجماهير عند الهبوط الأول للمنطاد لكن الجماهير كانت هذه المرة أكثر إنضباطاً.

العودة

بعد حوالى ساعة واحدة بدأت رحلة عودة المنطاد إلى ألمانيا (مساء السبت الموافق ١١ أبريل ١٩٣١). غادر المنطاد القاهرة فى اتجاه واحة سيوة ومنها اتجه لأوروبا. كان من المقرَّر أن يعبر سماء رومانيا لكن سوء الأحوال الجويّة تسبّب فى تغيير مَسار الرحلة ليكون فى اتجاه جزيرة كريت واليونان وفيينا بسبب تعليمات الحكومة الإيطالية بمنع عبوره عبر أجواء إيطاليا الفاشيّة. نهاية الرحلة كانت بالوصول إلى فريدريكسهافن بألمانيا فى الساعة السابعة صباح الإثنين الموافق الثالث عشر من مايو عام ١٩٣١.



منطاد زيلن يحلّق فى سماء القاهرة

Zeppelin in the skies of Cairo

بذلك يكون المنطاد قد قطع ذهاباً وإياباً مسافة ٩٦٠٠ كيلومتراً خلال ٩٦ ساعة طيران عبر خلالها ثلاثة قارّات وأربعة عشر دولة. بعدها صار من شاهد هبوطه فى القاهرة يزهو برؤيته للحدَث الفريد الذى لم يتكرَّر حتى الآن. ويحكى تفاصيله لمن لم تسعده الظروف بالمشاهدة.



next day at 6 o'clock in the morning. Huge crowds were in the streets of Heliopolis and near Almaza Airport. Their number was estimated to be no less than 100 000 persons. For a fee, it was possible to enter the area where the Zeppelin was going to land. The Minister of Transportation, Tewfik Pasha Doss had asked the Egyptian Ministry of Foreign Affairs to contact the British Ministry for permission to land in Egypt as Almaza Airport at that time was under British jurisdiction. A parking area was prepared close to the airport that could accommodate 500 cars for a fee. Commemorative post cards and stamps were issued for the occasion and were sold out after two days. The Egyptian government asked the Minister of Transportation to receive the crew upon their arrival and at the breakfast reception, Egyptian potentates of the different ministries and some of the foreign Chargés d'Affaires were invited.

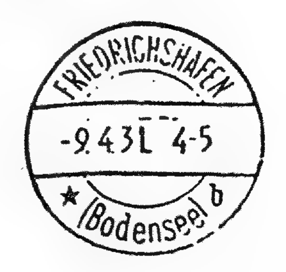
This tragedy compares to the sinking of the Titanic (with a difference in the number of victims). However, those two accidents are a quarter of a century apart. There was a rumour that the fire was started by the British Intelligence wanting to denigrate Hitler's Germany even though there was no war declared between them at the time.

Since four in the morning the inhabitants of Heliopolis were awakened by the noise of taxis, buses, private cars, motorcycles, bicycles and chariots. Everyone was hurrying towards the airport to see the Zeppelin. Some even stood on tops of the cars. Upon its arrival, a troop of British soldiers were ready with the ropes to anchor it and the people were cheering saying 'Vivat Eckener'. Once it landed, an avalanche of people approached to look at this Silver Whale with the golden sunrays shining on it. The police found it impossible to disperse this crowd, so, hosed the people down with the water that was intended for the Zeppelin. Journalists reported that this welcome was unprecedented even in Germany itself.

The Zeppelin remained grounded for a short time to replenish its supply of fuel and water before heading for Palestine. Half the passengers remained in Cairo and went sight seeing until it returned. In order to keep the balance, an equal number of soldiers boarded it. Twelve hours later, without landing in Palestine, the Zeppelin returned and this time the police and the military combined their efforts to maintain order at the airport.

THE RETURN

Approximately an hour later, the Zeppelin took off for Germany (on Saturday 11th April 1931 in the evening). It flew in the direction of Siwa and then to Europe. Bad weather conditions forced a different itinerary: it could not fly over Romania, so it flew over Crete, Greece and Vienna instead, because the Italian government refused to grant permission for the flight over Fascist Italy. The final destination was Friederickshaven in Germany at 7.00am on Monday 13th May 1931. The round trip was 9600 kilometers covering 96 flying hours, over fourteen countries in three different continents. After that event, all those who saw it land in Cairo bragged in detail to those who did not, about something that never recurred until this day.



Graf Zeppelin In Egypt

Researched By Eng. Salah el Din Mahmoud Helmi

During the first third of the twentieth century Germany had a fleet of zeppelins that made her the envy of other nations. During these years, the German engineers were able to build 130 zeppelins of different sizes and designs for military and civilian purposes. The Hindenburg LZ 129 and the Graf Zeppelin LZ 127 were the most famous in the world for carrying passengers. The Hindenburg, built in 1936, was the largest in size and was tragically destroyed in 1937 (1).

As for the Zeppelin in question in this article, it was built in 1928 in the hangars of Friederickshaven in Germany and was in use for twelve years, until 1940, having made 590 trips and flown a total distance of 1 690 000 kilometers and carried 34 thousand passengers and crossed the Atlantic 143 times.

It is 236 meters long and 30 meters wide. The hydrogen containers measured 105 thousand cubic meters (half the amount on the Hindberg). Its flying range was 10 thousand kilometers non-stop, at a speed of 130 kilometers and could carry up to 60 tons.

THE JOURNEY

At 6 o'clock in the morning of Thursday 9th April 1931 the Zeppelin left Germany flown by Dr. Eckener and his assistants: Capt. Lehmann, Capt. Flemming, Capt. Von Schiller, Capt. Witteman and Capt. Pruss. They were considered the best zeppelin pilots in the world. The passengers were 25 in number; amongst them some well-known figures like Graf Stein Zeppelin, Capt. Roth the best British pilot, the famous German journalist, Von Viegand, and the Egyptian journalist, Mahmoud Aboul Fath. It headed towards Marseilles then across the Mediterranean over Corsica, Ben Ghazy in Libya and seven hours later, over Alexandria. It circled over Alexandria where many people crowded the streets to watch it and arrived in Cairo on Friday 10th April 1931 at five o'clock in the evening.

The inhabitants of Cairo knew that it was arriving and went out onto the streets to watch. It circled Cairo twice so that the passengers could have a view of the pyramids. As it was getting dark, it proceeded towards Luxor and Aswan flying all through the night and returned to Cairo on the

(1) The Hindenburg was built in March 1936 and until today no other zeppelin was to compare to it in size. It burned in May 1937 after 14 months and 63 trips covering a distance of 340 kilometers and having carried 30 000 passengers. It was 245 meters long and 47 meters wide. The hydrogen containers were 200 000 cubic meters. It flew from Germany to the USA on its last trip making 9961 kilometers in 112 flying hours and arrived on 6th May,1937. Upon landing in Lakehurst, New Jersey, 40 kilometers south of New York it suddenly caught fire. Thirty-five persons were killed and 62 were saved. This was a day of mourning for Germany as it considered this zeppelin a symbol of the country. This tragedy compares to the sinking of the Titanic (the difference being in the number of victims). However, those two accidents are a quarter of a century apart. There was a rumour that the fire was started by the British Intelligence wanting to denigrate Hitler's Germany even though war was not declared between them at the time.

to replace each passenger who disembarked in Cairo.

The farewell landing, after the return from Palestine, took place at sunset the same day. This time, Cairo's entire police department and military forces were on hand. After one hour, the saluted giant hovered in the golden evening sky of Egypt, and headed on course west over the Siwa Oasis in the Libyan desert. The original plan had been for a return via Rumania, but bad weather persuaded Dr. Eckener to change the route. Passengers were delighted with the route change, which would take them over Crete, Greece, Albania, Austria, and on to the Zeppelin base at Friedrichshafen, completing a circuitous voyage around Italy. The diarist stated that the airship was forbidden to fly over Italy, and the passengers' cameras were collected again to prevent any chance of Italian-occupied territory being photographed.

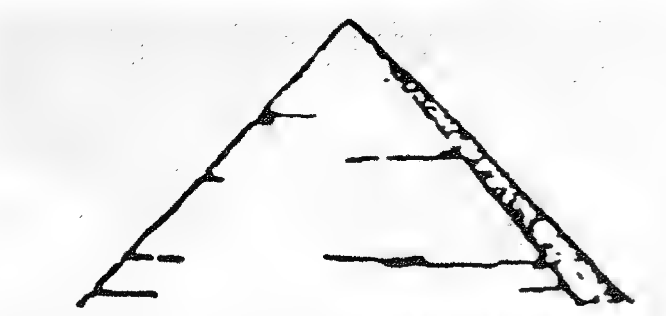
By the time the airship landed, it had flown over three continents and fourteen countries, a distance of 5 596 miles in 96 hours. After a brief description of the homeward flight, and the passengers, who on the final night could not bear to go to sleep, and thus miss Vienna's lights, the diarist ended with this tribute to Dr. Eckener: "He has the eye of a seaman... and there is an interesting feature in his face which displays an iron determination. But there is as well a huge friendliness and modesty in his behavior. His wife met him after the landing and he carried his own suitcase although hundreds of us would have liked to do it for him".

Ref: Catalogue of Egyptian Aerophilately









LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN ÄGYPTENFAHRT 1931

tickets were made available to the German colony. A lottery was therefore held. The Postal Administration issued Zeppelin stamps for cards in the value of 5 piasters (equivalent to 1 Reich Mark) and 10 piasters for letters. All stamps were sold after two days.

The European newspapers, namely La Bourse Egyptienne and the Egyptian Mail, as well as the Arabic papers, reported on the 9th of April that the airship would arrive two days later between 03:00 and 04:00 in the morning. But in order not to disturb the sleep of the population, it will go up the Nile to fly over the Pyramids, and land at Almaza at 06:00. To welcome Dr. Eckenerand and his crew, the Egyptian Minister of Transport invited, on behalf of his Government, the diplomatic corps and all ministers for a Saturday breakfast at 07:00.

The dispatch sent by Zeppelin mail dealt only with preparations for the airship's arrival, following which Dr. Ludwig Frank sent a detailed account of the actual landing: "Almaza of suburban Cairo was not prepared for the German airship's arrival until Saturday. Graf Zeppelin reached Cairo Friday afternoon, and made a long cruise to Upper Egypt, Luxor and Aswan before landing at 06:00 on Saturday.

"As of 04:00, every vehicle in Cairo, including taxis, buses, motorcycles and private cars were speeding through the streets to the landing ground, the noise was tremendous. By the time we reached the car park it was 05:30, and people were climbing all over the parked vehicles to get a sight of the landing field. Those without tickets were on the nearby sand hills, and Bedouins were watching on the backs of their camels.

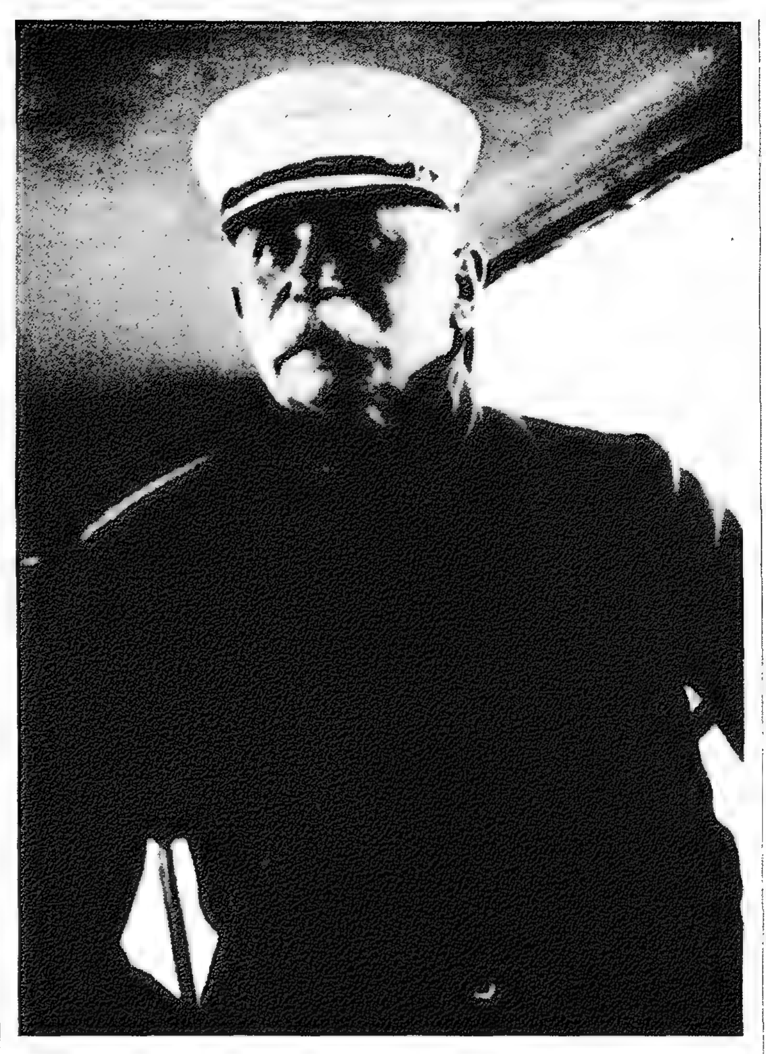
Punctually at 06:00, the airship appeared through the clouds and navigated towards Heliopolis. A regiment of British soldiers held the ropes, and crowds applauded the welcoming ceremonies, while "Vivat Eckener!" could be heard. As soon as the journalists were permitted over the ropes, they ran to the airship and the crowd surged forward. Even the regiment of British troops could not stem the tide, and only the gondola was protected."

About half of the passengers disembarked in order to see Cairo, the airship was quickly refueled and rose again heading towards Palestine, which it reached exactly 12 hours later. Those who remained aboard went on a flight that took them over the Suez Canal, Gaza and Jerusalem, where the airship hovered with engines still for a few moments before beginning the return journey. Among the passengers for this "Palestine Roundtrip" were some British soldiers. As a simple way to keep the Graf "weighed off" soldiers had been ordered on board



82 miles per hour) and it would have been possible to land in Cairo that afternoon. However, Eckener preferred to keep to the schedule, despite the fact that the Graf Zeppelin was not to touch down in Egypt until the following morning. Meanwhile, the airship cruised through rain clouds, providing the passengers with a detour over Alexandria, where it was sheered by crowds of welcomers, then followed the Nile to Cairo, circling over the city twice before returning south to provide views of the Pyramids and Sphinx.

Following a spectacular sunset, the passengers admired the night skies and slept until the sun rose over the desert. The airship descended to the landing ground near Cairo, where an estimated 100,000 people awaited. The diarist timed the landing at 07:20 a.m., representing the time confusion which often appears in reports of early international flights. Official landing time was logged at 5:15, which was presumably Central European Time. Local ground time would be one hour later, i.e., 6:15 a.m. There is no immediate explanation for the additional hour in the diarist's account; one might postulate the simple human error of setting a watch ahead one hour instead of behind, which happens even in these modern days of seasoned jet travelers!



فردناند فون زيلن

Ferdinand Graf von Zeppelin

The Minister of Transport Tewfik Doss Pasha agreed to permit the visit of the German airship and conferred with the Foreign Ministry and the German Embassy. The Minister received assurances from the British Air Marines in Heliopolis that help would be provided at the Almaza airfield just north of Heliopolis. The car park near the landing ground was marked for 500 cars, and tickets were allotted to clubs, ministries, etc. Only 30

LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN EGYPTENFAHRT 1931

VISIT OF GRAF ZEPPELIN TO EGYPT

From 1866, The Khedivial Post (Royal Albums of Egypt)

The German airship "Graf Zeppelin" flew to Cairo on the 9th of April 1931 and was back home four days later, having landed twice. Historically, the flight was neglected. Attention instead was given to the dramatic "triangle" flight to North and South America in 1930 and the Polar Flight that was to take place in July 1931.

For the philatelist, the Egypt Flight (Agypten Fahrt) provides overprinted Egyptian adhesives (some with plate errors), a special Zeppelin pictorial cachet, and four Egyptian cancellations, one of which is a great rarity of Zeppelin mail.

Under the command of Dr. Eckener, the Graf Zeppelin left Friedrichshafen on Thursday, 9th of April for the announced Egypt flight at 06:08 with 25 passengers on board, among them Graf (Count) Brandenstwin-Zeppelin, Captain R. Roth, Commander of the British airship R100, the well known journalist Karl von Wiegand, and the British military attache in Berlin, Major Cossage. If weather permitted the scheduled route was to be down the Rhone and over Marseille, Corsica, Rome, Naples, Crete, Alexandria and to arrive in Cairo on Saturday about 08:00 a.m.. After an exchange of passengers, the airship was to make a round-trip over Egypt and Palestine with several Egyptian princes on board. On Saturday night, the airship was to depart for Friedrichshafen where it was expected to arrive on Monday morning.

On the 10th of April, the Hamburg-America Line reported that the airship was over Benghazi, en route to Tripoli and Cairo. It flew at great speed and was to reach Egypt on Friday afternoon. The Graf Zeppelin flew over Sallum and was soon to be in Alexandria about 400 kms away.

A passenger of the flight wrote: "On the evening before the flight, we arrived at the Kurgarten Hotel in Friedrichshafen where the passengers assembled. A representative of the Hapag Company met us, and arranged our tickets and baggage. At 4:30 a.m., on the morning of the flight, the passengers boarded the awaiting bus. As clear skies provided an excellent view of the landscape, passengers were disappointed when Captain von Schiller announced that, due to French Government orders, all cameras would have to be given up."

The anonymous diarist spent most of the morning watching the landscape pass below him until at 01:00 p.m. a magnificent lunch of soup, fresh salmon, beef tenderloin, salad and dessert was served.

The passengers included 11 Swiss, 3 Spaniards, 2 Englishmen, an Egyptian (Mahmoud Abul Fat'h representing his country's press), as well as Germans. Abdul Fat'h and Karl Wiegand, the German journalist, had been fellow passengers on the airship's Orient Flight in 1929. The next morning, the passengers awoke at dawn to see the coast of Africa below them. The official account of the flight revealed that the airship had by that time crossed the large harbor city of Benghazi, which some passengers excitedly mistook for Alexandria, Egypt.

The ship's airspeed was at that moment 130 km/h (about

فلتنعَم مصر بزيارة جراف تسپلن التاريخية

اللطائف المصوَّرة فى ٢٠ أبريل ١٩٣١



أعلى: صورة للمنطاد فى جو الإسكندرية تمثله مُحَلِّقاً فوق كلية القديس مرقص بالشاطبى

يسار: المنطاد مُحلِّقاً فوق قلعة "قايتباى" بالميناء الشرقية.

يمين: الدكتور إكنر قائد المنطاد العظيم كما صوَّره صاحب اللطائف صباح يوم السبت فى ١١ إبريل الجارى فى مطار الماظة عند نزوله من المنطاد

Above: Zeppelin flying over St. Mark's College, Shatbi, Alexandria.

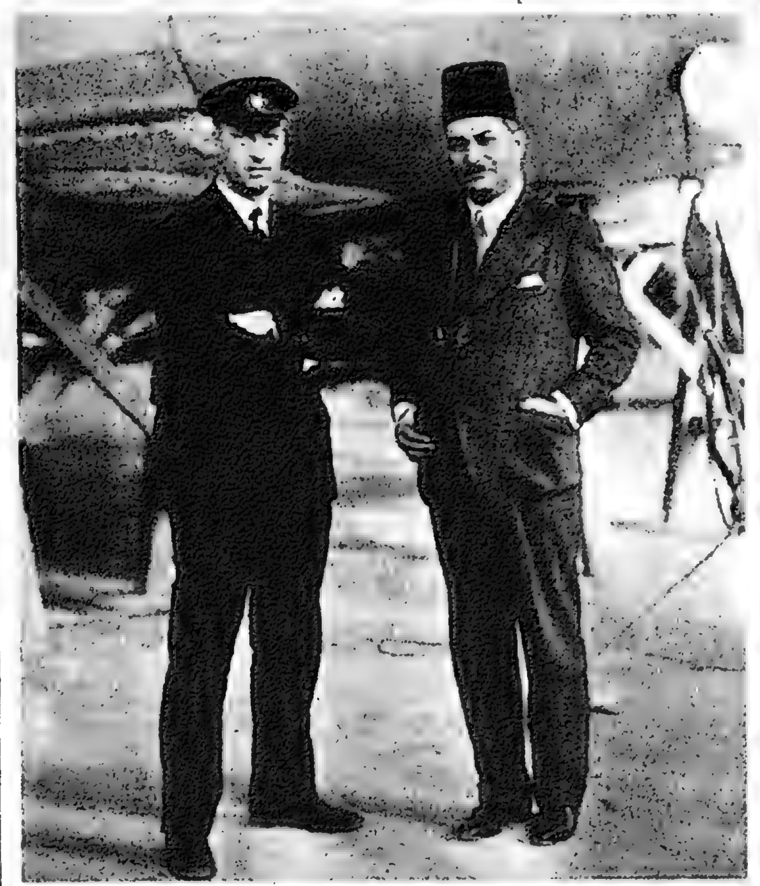
Left: Zeppelin flying over Kayetbay Castle and the East Port.

Right: Dr. Eckener as photographed upon his arrival on 11th April at Almaza, Cairo.



EGYPT REJOICES WITH THE HISTORIC VISIT OF THE GRAF ZEPPELIN

El Lata'ef Al Moussawarra 20th April, 1931





لجريدة الأهرام الغراء أن تفخر بما بذلته من المجهود الصحافى العظيم فى رحلة "جراف تسبلن" لكى توقف المصريين وقرّاء العربية عامةً على تفاصيل هذه الرحلة الجوّية ودقائقها وللصحافيين أن يفاخروا بها وبزميلهم الأديب الأستاذ محمود أبو الفتح الذى رافق المنطاد فى رحلته من ألمانيا إلى مصر ووافى جريدته بأنبائها ساعة فساعة. وليست هذه رحلة الزميل الأولى فى المنطاد فيَذكُر القراء أنه كان من ركّابه فى رحلته السابقة التى قام بها منذ عامين إلى الشرق ولم تسمح السلطات إذ ذاك له بزيارة مصر.

يسار: الصحافى المقدام الأستاذ محمود أبو الفتح والكابتن فون شيلر أحد كبار ضبّاط المنطاد واقفين إلى جانبه فى فريدر يكسَهافن بألمانيا.

أسفل: المنطاد العجيب محلّقاً فوق رؤوس الجماهير المحتشدة علي تلال الرمل المطلّة على مطار ألماظه للتفرّج عليه وتحيته.

MR. ABOUL FATH AND THE ZEPPELIN.

The prestigious paper, Al Ahram should be proud of the journalistic effort it has made to report to Arabic speaking readers the details of the trip. The journalists should be proud of their paper and Mr. Aboul Fath who was on board from Germany to Egypt and relayed the news on an hourly basis. This is not his first trip aboard the zeppelin and the readers can remember that he was one of the passengers on the zeppelin heading for the East two years ago but it was not granted permission to land in Egypt.

Left: Mr. Aboul Fat'h of Al Ahram Daily and Captain von Schiller, a senior officer of the Zeppelin, in Friedrichshaven, Germany.

Below: The zeppelin hovering above the heads of the crowd at Almaza Airport.

حديثى القصير مع العَم أكنر - بطل جراف تسبلن

لصاحب اللطائف المصوَّرة

إذا كان القارئ الأديب ينتظر منى حديثاً كأحاديث الصُحُف والمجلات فأخشى أن يخيب أمله وأن أعود "مكسوفاً" أمامه فأرجو أن يتذكّر ملاحظتى هذه.

رغم تعنُّت الأديب المتعلّم فى أوروبا... بل الطيّار الأسبق "السبور"... بل الموظَّف الحكومى المُستجَد. الشاب الأنيق رُشدى أفندى. الذى رفض فجر ذلك اليوم -يوم السبت- الذى رسا فيه المنطاد فى الماظة -بشئ من الكبرياء والعظَمة أن يسمَح لى بتخطّى الحبل المشدود -أو خط الحدود- مع تعريفى له بشَخصى وبمهمَّتى الصحافية وبأنى أنوب عن... عن عشرات الألوف من قرّاء مجلّتى فى مصر والسودان وسوريا وفلسطين والعراق والحجاز ومراكش وتونس ووو... -وقد يذكُر حضرته لمجلّتى خدمة أو خَدمات أدتها له من صور نشرتها أو مديح كالته أو أقوال حسنة أثبتتها-

ولكن يظهر أن ذلك اليوم يوم الطيران قد طيَّر من ذاكرته هذه الحقائق...!؟

ورغم جفاف وجه أحد كبار رجال البوليس الإنجليز المُطَربَشين وصدّه لى وللأستاذ عبد الحميد حمدى وللأستاذ محمد الكلزة وغيرنا من الصحافيين مع أن زملاء لنا سبقونا إلى تخطّى ذلك الحبل المشدود- خط الحدود.

أقول... رغم هذا كلّه لم أعدم حيلة -والصحافى هو الذى لايعدم حيلة- من الوصول قبل غيرى من الصحافيين وغير الصحافيين إلى ذلك المنطاد الرابض كالحوت الطويل أو الطَود الراسِخ فوق الرِمال المصرية فى ميدان الطيران بالماظة فى مصر الجديدة صباح يوم ١١ إبريل الجارى.

الدكتور أكنر واقفاً فى مطار الماظة بين معالى سعيد ذو الفقار باشا ومعالى توفيق دوس باشا.

Dr. Eckener at Almaza Airfield, standing between H.E. Saïd Zulfikar Pasha and H.E. Tawfik Dos Pasha

وكنت، على ما أُرجّح، أول صحافى صافَح الأستاذ الجرئ المِقدام محمود أبو الفَتح عند نزوله من المنطاد. وقد لمحت على وجهه المُتعَب آثار السَهر والسَفر وبعض البُقَع الصفراء وأظنها طلاء من المرهم وَضَعه على قَشَف فى خدّيه. أقبلت على الزميل الجرئ فى ظل ذلك الجبّار الهوائى الهائل وقلبى يطفح إغتباطاً وسروراً وصافحته بحرارة وهنأته بسلامته وأعربت له عن تقديرى لمجازفته وإقدامه ومجهوده الصحافى الذى رفع إسم مصر المحبوبة وعَلَمها الكريم وصحافتها الراقية. والحقيقة إننى أكبرت ماقامت به الأهرام من حُسن الدعاية لمصر. ولا غرو أن يأتينا الأستاذ أبو الفَتح بهذا الفتح العظيم فى عالَم الطيران. أفليس هو الملقّب بأبى الفَتح...؟

وأسرعت أتبين وجوه الذين أحاطوا بالبالون من غير الجنود الإنجليز لابسى الخاكى الذين كانوا مُسكين بتلابيب المركبة بأسفل البالون ليمنعوه من الإفلات كما وقف زملاؤهم زرافات زرافات مُسكين من جانبىّ المنطاد بحبال مربوطة إلى جرمه الهائل.

ولم أتعب كثيراً فى البحث على الدكتور "أكنر" لإنه طويل القامة وقد عرفت ملامح وجهه وتقاطيعها من صوره الكثيرة التى نشرتها له فى مجلّتى وكان جنابه واقفاً بجوار سلّم المركبة لّما لمحته وما كدت أتأكد من شخصيته حتى إتقدت فى صدرى حماسة عظيمة وشعرت نحوه بعاطفة حُب وإحترام شديدين. فتقدّمت من هذا الشيخ الجليل واستأذنته بالإنجليزية قائلاً بصوت مرتفع سمعه الحاضرون "سيدى إسمح لى بأن أقبّل يدَك الكريمة" وفعلاً تناولت يده ولثمتها. فاندهش من عملى وابتدرته قائلاً "أنت بطلنا العظيم وأنت بطل هذه الساعة" فهَش لى وشكرنى وسلّط علىّ نظرة حادة من عينيه الصغيرتين الزرقاويتين الصافيتين وهُما كعينىّ النسر ولكنهما تعكسان من صفائهما شُعاعاً هو شُعاع تلك العقلية والعبقرية اللتين يخترق بهما أعماق القلوب كما يخترق طبقات الجوّ والأفلاك وما وراء الأفلاك.

لقد صافحت من قبل بعض العُظماء من رجال العالَم ممن أتاح لى الحظ أن ألتقى بهم صُدفةً



الدكتور أكنر يصدر التعليمات لرجاله فى مطار الماظه.

Dr. Eckener giving ordering his men at Almaza Airfield.

واتفاقاً مثل الرئيس روزفلت الشهير واللورد كتشنر (قبل أن يُصبح مُعتمداً لبريطانيا فى مصر) والمستر بريان المرشّح لرئاسة الولايات المتّحدة واللورد نور ثكلف رحمهم اللّه والدوق أوف كنوت عم جلالة ملك الإنجليز. وتكلّمت قليلاً مع كلٍ منهم وأخذت وأعطيت. ولكننى لا أذكر أننى شعرت وأنا مع أى واحد منهم بذلك الشعور الذى سادنى عندما دنوت من الدكتور أكنر تحت ظل بالونه الفضّى الهائل الحجم الذى كان يُخيّم علينا صباح ذلك اليوم المشهود- ذلك اليوم الذى لا أنساه كما أن مئات بل ألوفاً من سكّان مصر سوف لا ينسونه مثلى.



صاحب الدولة مصطفى النحّاس باشا واقفاً مع أنجال شقيقته وغيرهم خارج مطار ألماظة للتفرُّج على المنطاد عند عودته من فلسطين وقد آثر دولته الوقوف مع الجماهير فوق التلال المحيطة بالمنطاد على الدخول إليه كسائر المدعوين

H.E. The Egyptian Prime Minister Mostafa El-Nahhass Pasha standing with his nephews and others outside the Al-maza Airfield watching the Balloon coming back from Palestine. H.E. has preferred to be among the people on the hills surrounding the area rather than entering the airfield with the invitees.

وكُنت في الحقيقة غير متوقِّع أن أتسقَّط حديثاً من جنابه. بل كان جَل مُرادي أن أصطاد بعض الصور بفوتوجرافيَّتي الصغيرة لأثبتها في مجلَّتي إكراماً لقرائها. وذلك لأن مُنظمي حفلة إستقبال البالون أغفلوا -سامحهم الله- مَقام الصحافة المصوَّرة كما أغفلوا حق الصحافة إجمالاً فقد مَنعوا مصوِّري مجلَّتي من الإلتفاف من وراء المنطاد في ذلك السهل الفسيح ليصوروه حيث أن النور واقع عليه من الجهة التي تظهر بها أجزاؤه. ولمَّا طلبت من معالي دوس باشا مساعدتنا في الأمر ليسهِّل على المصورين مهمتهم تبَسَّم لي بلطفه المعهود وقال "عليك بالبوليس"..!

وقد تكرَّر قصور رجال الحكومة تجاه مندوبي الصحُف المصوَّرة وغير المصوَّرة في ظروف سابقة مُماثلة لهذه. ولا أعلم متى يُلهِم الله الذين بيدهم الحل والعقد أن يدركوا ما عليهم نحو أفراد معدودين يسعون لتأدية مهمَّتهم فلا يجدون إلاَّ كل تضييق و"معاكسة".

وهكذا كانت مهمَّتى أن أصوِّر بعض الصوَر خوفاً من أن يطير البالون ثانيةً وتطير الفرصة معه. على أن النور كان آتياً من وراء مدخل المركَبة والناس فى هَرج ومَرج كأن تأثير مشاهدة هذا التنين الهوائى الهائل عن قُرب قد ألقى فى النفوس شيئاً من الرَهبة والرَوعة والخوف أو الوَجل. وكان جَرمه الإسطوانى الكروى المضلَّع المسطوح ذو الشكل الجميل يَظهَر للواقفين تحته وفى ظلّه كأن لا آخر له. وكان هذا الجَرم يحجِب نور الشمس ويمنع التصوير السريع وقد بدا الواقفون بجواره وتحته كالأقزام والحشرات فتضاءلت حجومهم. وكأنى بإبن آدم قد ظهر ضَعفه أمام عَظمة صناعته ومقدرتِها وعبقرية عَقله وعلمه. بل كأنى فى تلك البرهة الرهيبة أرى البشر أدمغة وعقولاً درجات درجات وقد سَما من بينها ذلك العقل الجبّار الكبير الذى حمله الدكتور أكنر... أكنر الواقف على قيد خطوات منّا... رسول السماء الذى هَبَط فى الفجر مع الشروق وسيصعَد إلى السماء مع غروب الشمس ويصبح أثراً بعد عين...!

كنت أفكِّر بسرعة. تارة بأعجوبة المنطاد، وتارة بالنابغة أكنر. ومَر بخاطِرى فَشَلى فى الحَصول على صور مناسبة للمجلَّة. فقُلت لعلّى أفوز بكلمتين مع هذا العظيم أعوِّض بهما من فَشَلى فى تصوير منطاده.

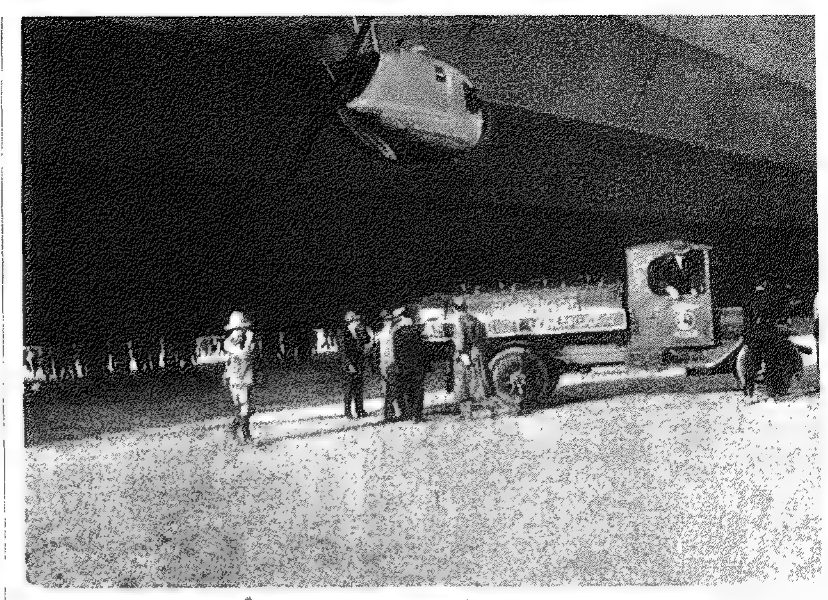
وعلِمت فى تلك الأثناء أن دولة صدقى باشا رئيس الوزراء جاء وصعد إلى مركبة البلون متفرِّجاً وذلك بينما كان الدكتور أكنر بعيداً يُعاين عملية تخزين الماء والبنزين فى مؤخرة المنطاد تحت جَرمه من دون أن يعرف شخصيته أحد الموجودين فأسرعت نحوه وهو منفرد. وما أن لحنى حتى عرفنى فأعارنى أذنه. والظاهر أن به شيئاً من ثقل السمع. فقلت له ياسيدى الدكتور هل تعلم أن مصرياً عظيماً قد دخل إلى مركبة المنطاد الآن وسأل عنك؟ أجاب الدكتور ومن هو؟ قلت دولة رئيس وزراء الحكومة المصرية – فقال سأحضر حالاً لمقابلته عند فراغى من الإشراف على هذا العمل الذى يستدعى انتباهى الآن إذ لايُخفى عليك أن الوقت قصير ومحدود...



منظر الجموع المحتشدة حول مركبة المنطاد "تسبلن" بعد أن رسا فى مطار ألماظة ويرى فى المقدمة الأستاذ محمود أبو الفتح مندوب جريدة الأهرام الذى رافق المنطاد فى رحلته من ألمانيا إلى مصر وعن يمينه جبرائيل تقلا بك صاحب الأهرام فسعادة محمود فهمى القيسى باشا وكيل وزارة الداخلية وقد صوَّر هذه الصورة صاحب المجلة من نافذة مركبة المنطاد ولسوء الحظ لم يكن النور ملائماً للتصوير فلم تجئ واضحة كل الوضوح.

The crowd surrounding the Balloon after landing in Almaza Airfield. In the foreground is Mr. Mahmoud Aboul Fat'h the Al-Ahram Daily representative who was on the craft from Germany to Egypt. On his right is Mr. G. Takla Bey owner of Al-Ahram and Mr. Mahmoud F. El-Kissy Pasha, under secretary of the internal affairs.

ثم قال: لقد تعرَّفت بوزيرين منذ رسا المنطاد منذ دقائق. قُلت نعم هُما وزير المواصلات ووزير الأشغال أجاب أجَل وأنا مسرور وشاكر لحُسن هذا الترحيب بنا والحفاوة العظيمة



سيارة "بنزين" شركة فاكوم أويل واقفة تحت احد محركات المنطاد فى مطار ألماظة لتموينه بالوقود.

A Vacum Oil fuel truck pumping gasoline in one of the Balloon's engines.

التى قابلنا الناس بها. وقد كرّر هذا القول مرتين. قلت لو تُرِك الناس يدنون من المنطاد لرأيت حَماسة وابتهاجاً يفوقان حَد الوَصف لأن الناس هنا يقدّرون عظمتكم وعظمة إختراعكم الباهر من سنين. أجاب لقد شاهدت حَماسة الناس من نافذة البالون فى الإسكندرية- سطوحها -شوارعها- ميادينها وكذلك فى القاهرة وفى المدُن والقُرى الأخرى. وكنت أرى القرويين يتركون زراعتهم ويلوحون للبالون بأغصان الأشجار وبملابسهم حيثُما سِرنا. وحقاً أن منظر وادى النيل هذا مِن أبهَج وأجمَل المناظر التى شاهدتها فى رحلاتى الهوائية.

فقُلت وأى بلاد ياسيدى تحاكى بمناظرها من الجوّ بلاد مصر. أجاب تذكَّرت فى طيرانى أخيراً بعض مناظر رحلتى فوق سهول الولايات (وأظن أنه يقصد الولايات المتحدة) قلت وهل أمكنكم رؤية صعيد مصر بسهولة بعد تحليقكم حول القاهرة يوم الجمعة عند وصولكم إليها لأن الغسَق كان قد خيَّم. أجاب نعم كُنا نميز مجرى النيل والصحراء من الجانبين. قلت وماهو أبعد ماوصلتم إليه فى ذلك الليل؟ أجاب وصلنا إلى المنيا ولم يكُن قصدنا إلا قطع الوقت. قلت وعسى أن تكون هذه الرحلة مريحة ولم تتعبوا فيها وسار المنطاد طِبق المرغوب. أجاب محدقاً

نظره الحاد فى ثم ملتفتاً نحو الأفُق: لم تكُن الرحلة مريحة... فقد لاقينا بعض المشاق... أجل أعترضتنا مشاق غير قليلة. وقد قال ذلك على مهل هازاً رأسه زيادة فى التشديد فقلت ومتى تؤملون أن تصلوا إلى وطنكم. أجاب بعد غد إذا تم كل شئ طِبق المرغوب.

وفى تلك اللحظة إقترب منا جَناب المستر لند الموظف فى شركة فاكوم الذى كان يلاحظ مسألة تفريغ البنزين. فحاول أن يصوِّرنى مع الدكتور أكنر ولكننى تملَّصت منه ولا أعلم ما إذا كان قد صوّرنى خِفية مع جنابه. فالتَفت إلى الدكتور وقال مازحاً "أنا لا أهتم" قلت ياسيدى إن صورتك نُشِرَت فى طول البلاد وعرضها. وقد نشرتها (أنا) اليوم وفى الأسبوع الماضى على ألوف من الناس فى مصر وسوريا وفلسطين والعراق.

قال أنت؟ وكيف ذلك؟ قلت فى مجلّتى المصوَّرة وأتأسف أن يفوتنى تقديم عدَد منها لجنابك لإننى لم أكن متوقعاً أن أتشرَّف بالإجتماع بك وبمحادثتك! قال وهل أنت صحافى؟ أجبت نعم ومن أسرة صحافيين أيضاً: فابتسم وقال لم أر صحافياً مصرياً بعد غير الذى رافقنا

فى رحلتنا (يعنى الأستاذ أبو الفتح) فقلت لقد حال تشديد البوليس دون وصول زملائى إلى هنا.

قال وكيف وصلت أنت؟ قلت "حيلة صحافية" فابتسم وقال وكيف عرفت أن رئيس الوزراء دخل البالون وسأل عنى؟ قلت لأننى شاهدته فى البالون ودولته سألنى "أين الدكتور أكنر" فقال الدكتور حسناً تعال معى دلّنى على رئيس الحكومة فقد فرغت الآن من عملى هنا. فوضعت يدى تحت ذراعه ومشيت معه نحو مدخل المركبة.

وقبل أن نبلغ سلّم المركبة أبصرت جموع الناس الذين كانوا واقفين وراء الحدود (أو الحبل المشدود) قد استفزّتهم الحماسة فأعادوا تمثيل مامثلوه يوم وصول الطيار صدقى منذ سنتين إذ بلغ منهم الهياج والحماسة مبلغاً جعلهم يقطعون الحبل ويدفعون أمامهم رجال البوليس كأنهم البحر الزاخر أو التيار الجارف وتدفّق الناس رجالاً وسيدات وأولاداً من أوروبيين ووطنيين وتألبوا حول المركبة البالون دون أن تردعهم قوّة ما. وهنا أدركت حرج الموقف فاستأذنت الدكتور أكنر قائلاً أستودعك الله ياسيدى وأشكر لك تواضعك وتلطّفك بالتحدّث معى رغم قصر وقتك وستجد دولة الرئيس فى "الجوندولا" (أى المركبة) وذهبت أبحث على مصوِّرى مجلتى فى هذا الجمع الذى أحتشد فى دقائق قليلة.

وقد عثرت على أحد مصوِّرى المجلّة ولكننى لم أوفق إلى جمع الدكتور أكنر بالبارون فون شتورر وزير ألمانيا ومعالى توفيق دوس باشا فى صورة واحدة مع أنهما كانا قد وعدانى بأن يقفا مع الدكتور أمام المصوِّر قبل أن يحلّق البالون لنتمكّن من أن نسجِّل فى المجلّة صورة تاريخية فى ظلّه وهو رابض على الأرض وكانت الدقائق تمر بسرعة والناس قد اختلطوا بعضهم ببعض من أمراء ووزراء وعُلماء وأعيان وموظفين وتجّار وصحافيين وسيدات وأولاد أجانب ووطنيين اختلاط الحابل بالنابل. وأقبل رجال المطافئ يعاونون البوليس على إبعاد الناس عن مركبة المنطاد ويطلقون عليهم رشّاش الماء من الخراطيم الممتدة إلى بعد نصف كيلو متر. فتفرّق الموجودون. وصدرت الأوامر إلى الجنود الإنجليز بأن يطلقوا المنطاد من عُقاله فأخذ فى الإرتفاع فى الجوّ شيئاً فشيئاً فى طريقه إلى فلسطين على أن يعود بعد ظهر ذلك

أحد القوارب الخمسة المدلاة من على جوانب المنطاد تحمل المحركات التى تسيره ويرى فيها الميكانيكى الذى يشرف على المحرك مطلا من نافذته.

One of the five boats hanging on the sides of the balloon carrying the engines. A mechanic is looking out of its window.

اليوم. ودوّى المكان بأزيز محرّكاته الكبيرة وبهتاف جماهير الناس وبتهليلهم وتصفيقهم. وكان المنظر غريباً رهيباً مما لا ينساه الإنسان.

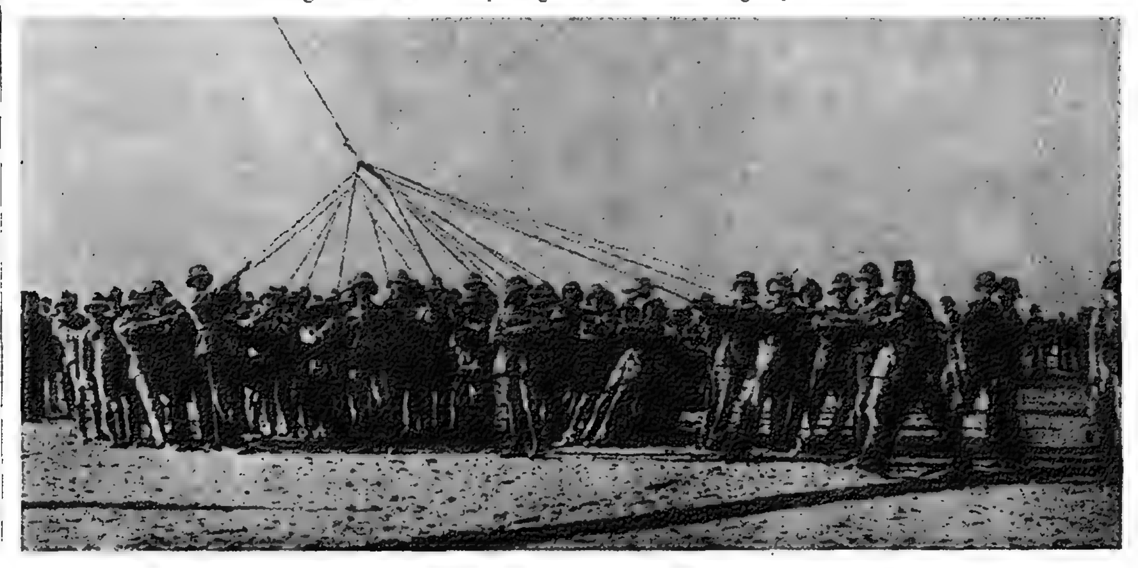
أمّا الدكتور أكنر فبقى على الأرض ولم يصعد فى المنطاد لأنه قضى يومه فى القاهرة. وكان وزير ألمانيا المفوّض معه فأحاط بهما الناس بمظاهرة كبيرة. ولم يسعدنى الحظ بمقابلة جنابه ثانيةً، ولاأظن أن الحظ سيخدمنى مرة أخرى. وآخر عهدى به يقود منطاده الجبّار أعجوبة الزمان ليغيب معه ويتوارى عن الأنظار فى الأفق الغربى عصر ذلك اليوم التاريخى تاركاً لنا الذكرى السعيدة التى لن تزول.

أعلى: مركبة المنطاد "جراف تسبلن" العظيم يسندها عدد كبير من الجنود البريطانيين كى لايصطدم المنطاد بالأرض أثناء مكوثه فى مطار ألماظه صباح يوم ١١ الجارى وقد ظهرت فى الصورة نوافذ غُرف هذا الفندق الجوّى وقاعاته.

أسفل: الجنود البريطانيين يشدّون حبال المنطاد أثناء استقراره على الأرض فى مطار ألماظه وقد بدوا جميعاً مبتسمين رغم المجهود العظيم الذى يبذلونه فى شد الحبال كما يرى القارئ فى الصورة.

Above: The Great balloon being held by a large number of British soldiers to keep it from hitting the ground. Windows of the rooms and hall of this amazing flying hotel can clearly be seen on this picture.

Below: Smiling British soldiers pulling down the anchoring ropes of the Balloon.



الجماهير فى مطار ألماظة تحت المنطاد مُتدافعة للدنوّ من مركبته والتحدُّث إلى ضبّاطه وركّابه.

The crowds approaching the Graf Zeppelin to talk to the pilots and passengers at Almaza Airport.



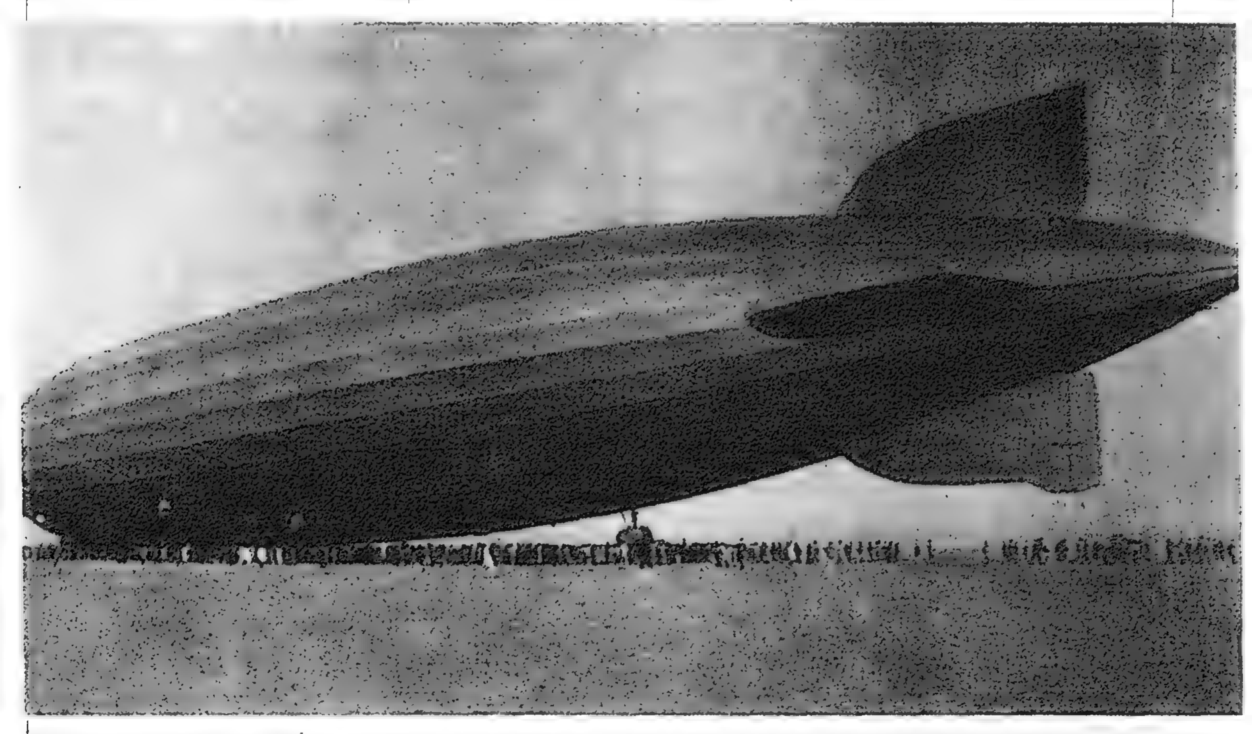
المنطاد محلقاً فوق رؤوس الجماهير فى سماء مطار الماظة قبل هبوطه إليه

The zeppelin at Almaza Airport before landing.

Prime Minister was in the Gondola (the craft) and went searching for the magazine photographers in the crowd that had erupted in such a short time.

I found one of the magazine photographers but was not successful in bringing Dr. Eckener, Tewfik Doss Pasha and the Minister of Germany together, in spite of the fact that they had promised me a photograph before the balloon took off. Time was passing quickly and the crowds blended more and more: princes, ministers, scientists, potentates, employees, tradesmen, journalists, women, children, foreigners, compatriots, everything was a hodge-podge. The fire brigade arrived in order to assist the police in keeping the people away from the zeppelin and used the water hoses that were half a kilometer away. Once the crowd was dispersed, orders were issued for the zeppelin to take off. It did so very gradually in the direction of Palestine. It was scheduled to return on the afternoon of the same day. The sound of its engines filled the whole area accompanied by the cheers and applause of the crowds. It was an unforgettable, awesome sight.

As for Dr. Eckener, he remained behind and spent the day in Cairo accompanied by the German Plenipotentiary. They were surrounded by a huge crowd. I was not fortunate enough to meet him again. My last view of him is flying his wonderful craft, the miracle of the time and disappearing into the western horizon on that memorable day leaving an indelible memory behind.



"جراف تسبلن" فى مطار ألماظة تحيط به الجماهير بعد اختراقها نطاق البوليس واقترابها منه للتفرج عليه والإعجاب بعظمته.

The Graf Zeppelin surrounded by the admiring crowds after they broke through the police cordon to take a closer look at the aircraft.

then said that he had been introduced to two ministers since he landed and I acknowledged this: the Minister of Labour and the Minister of Transportation. He showed his gratitude and joy at the warmth of the welcome he had received. He repeated that twice. I then said that if people were allowed to approach the craft, he would then really see how the wonder of the zeppelin was appreciated since quite a few years ago. He acknowledged this by telling me what he saw from the windows of the craft in Alexandria, Cairo and many cities and towns. The rural areas also: the villagers stopped tending their fields and were waving with branches and their clothes. He considered his trip over the valley of the Nile as one of the most cheerful and beautiful sights he had seen on any of his flights. On my asking him which countries compared to Egypt from an aerial view he answered the States (he probably meant the United States). I then asked if he could see Upper Egypt as dusk was settling and he replied that the banks of the Nile and the desert were clearly seen. When asked how far he flew during the night, he mentioned Minya. He also stated that their aim was to kill time. On expressing my hope that the trip was comfortable, he answered, looking at the horizon with his sharp eyes and shaking his head for emphasis, that it was not an easy trip: they had met with a few difficulties. I then asked him when he expected to return to Germany and he answered that if all went well they would be there in two days.

We were then approached by Mr. Lindt, an employee from Vacuum who was in charge of refueling the craft and who tried to take a photograph of me with Dr. Eckener. I evaded him but I do not know if he took one anyway. DR. Eckener told me in jest "I do not care" and I told him that his photograph had been seen all over the country that day and the previous week by thousands of people from Egypt, Syria, Palestine and Iraq.

He said: "You? How?" and I replied that it was in my magazine and that I regretted not having a copy with me for him, not expecting the honour of an interview. He then asked if I was a journalist and I answered in the positive telling him that I came from a family of journalists. He then said that the only Egyptian journalist he had met was on board the zeppelin (Mr. Aboul Fath). I then explained that it was the strictness of the police that kept the journalists out.

He asked: "How did you get here?"

I answered: "A trick of the trade."

He smiled and asked: "How did you know that the Prime Minister was in the zeppelin and asking for me?"

I answered: "Because I saw him and His Excellency asked me where you were."

Dr. Eckener then said: "Come with me and take me to the Prime Minister as I have finished my work here."

I held his arm and walked with him to the entrance of the craft.

Before reaching the flight of stairs I saw the crowds behind the cordon. It was a recreation of what happened two years before when Sidky landed: in their enthusiasm, the people broke the cordon and surged towards the zeppelin propelling the police in front of them like an untamed tide. Women and children of different nationalities undauntedly moved towards the craft. Realising what the situation was becoming, I excused myself from Dr. Eckener's company and thanked him for his gracious interview. I told him that the

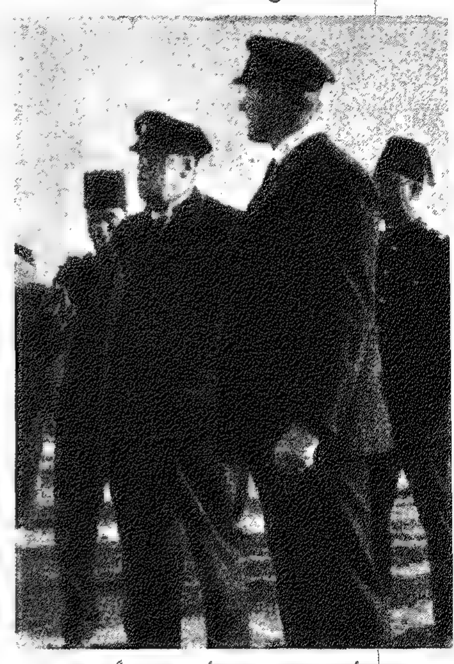
had brief conversations with them all but I never experienced the emotions I have felt when talking to Dr. Eckener in the shadow of his huge, silver balloon on that memorable day; an unforgettable one, for myself as well as for thousands of the inhabitants of Egypt.

Actually, I was not expecting an interview with him; my hopes were simply to take a few photographs with my small camera for the benefit of my readers. That is because the organizers, may God forgive them, totally ignored journalists and photographers. They forbade my photographers access to the balloon. When I sought help from Tewfik Pasha Doss, he referred me to the police in his usual affable manner... This is not the first time that government employees neglect the rights of newspapers, magazines and reporters. I wonder when "the powers" will acknowledge what they owe it to the few who want to accomplish their missions and are only met with procrastination.

My job was to be quick at taking pictures lest the zeppelin ,flew off too soon. The light was coming from behind the entrance of the craft and the people were extremely unruly as though the sight of this 'aero-dragon' filled them with fear. Its body with its cylindrical shape and ridged top so beautiful, that to those standing below it looked never-ending. It blocked the sunlight so no quick photograph was possible. I stood in awe in front of this thing that dwarfed all those around it and made them the size of insects. I felt like a weak being faced with this product of science and genius... I felt that human minds were graded and placed Dr. Eckener's at the top of the echelon. Eckener who stood only a few steps away from us, a messenger from the skies who landed at sunrise and was taking off at sunset and, eventually, disappearing from sight....

I had to think fast... about the zeppelin... about Eckener... my inability to capture photographs quickly for the magazine...maybe an interview to make up for the lack of illustration?

I found out that H.E. Sidky Pasha was on board admiring the craft while Dr. Eckener was supervising the refueling of petrol and the water reservoirs, incognito, at the rear end of the craft. So I hurried towards him while he was still alone. He recognized me and listened to me. It seems he was a bit hard of hearing. I asked him if he knew that an Egyptian of note was on board and was asking for him. He asked who it was and I answered that it was H.E. the Prime Minister. To that he replied that he would go and find him only after finishing his task, as time was tight. He



أعلى: الدكتور أكنر واقفاً فى مطار ألماظة يشاهد المنطاد أثناء ارتفاعه عن الأرض للسفر إلى فلسطين فى صباح يوم ١١ إبريل الجارى وعن يساره أحد الضباط الذين تخلّفوا معه فى القاهرة وقد تشرّف الدكتور أكنر بمقابلة جلالة الملك وحضر مأدبة تكريمية أقامها له وزير المواصلات.

Above: Dr. Eckener at Almaza Airport watching the zeppelin take off for its trip to Palestine on 11th April. On his left, one of the officers who accompanied him on his trip to Cairo where he met His Majesty the King, and was the guest of honour at the Minister of Transport's Banquet.

MY BRIEF ENCOUNTER WITH THE ZEPPELIN'S HERO

by the owner and editor of El-Lata'ef

My reader risks disappointment if he expects a customary interview. I therefore hope that this will be kept in mind.

Despite the stubbornness of that literary person educated in Europe…, rather, the 'sporty' ex-pilot …, the bureaucrat and novice or the elegant young man Rushdy Effendi, who arrogantly refused to allow me access beyond the cordon at Almaza Airport on Saturday morning when the zeppelin landed, even though he was aware of my identity and mission and the fact that I was there for the tens of thousands of readers in Egypt, Sudan, Syria, Palestine, Iraq, Hijaz, Morocco, Tunisia …etc. Despite the favours and the services that my magazine had rendered from photographs published to words of praise, he seems to have forgotten all these facts.

In spite of the hardness of a British betarbouched officer's face and his offensive manner towards myself, Mr. Abdel Hamid Hamdy, Mr. Mohamed El Kalza and other journalists, several colleagues of ours had already crossed this cordon.

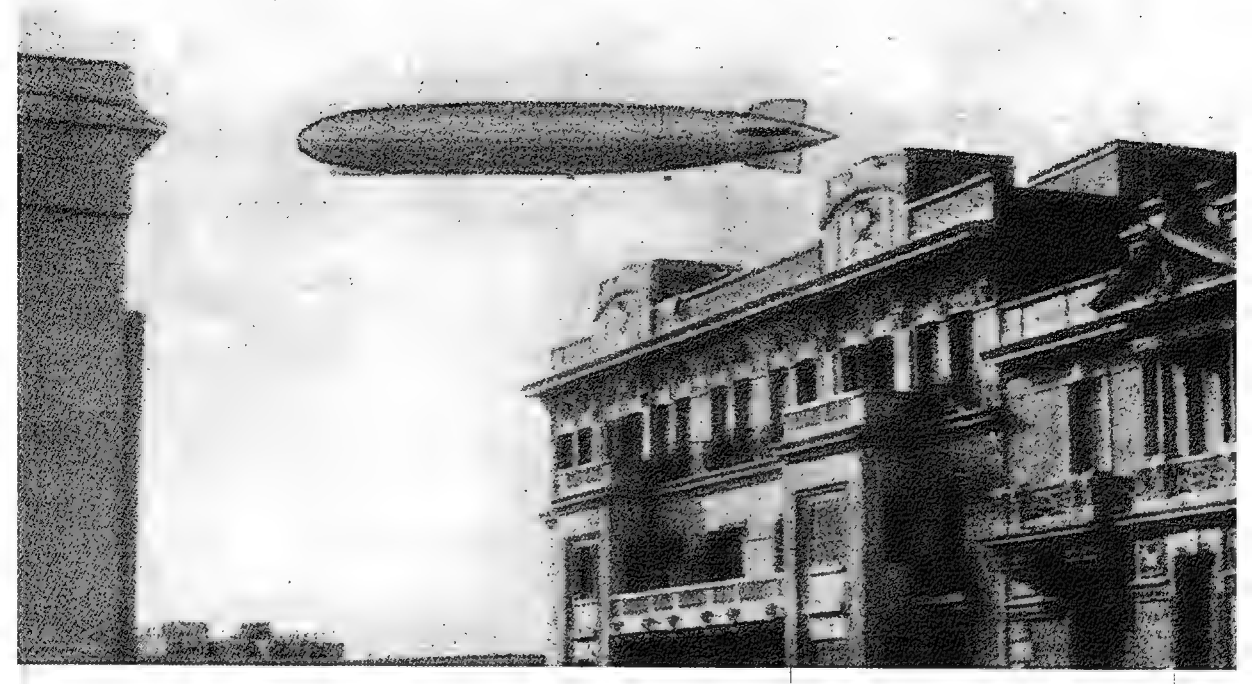
I say that in spite of all these difficulties, I did not miss a trick (a journalist is never at a loss for tricks) and managed to be ahead of the others towards that zeppelin that stood like a huge whale on the Egyptian sands of the desert in Tayaran Square on 11th April in Heliopolis.

I assume that I was the first journalist to shake hands with the adventurous Mr. Mahmoud Aboul Fath as he stepped off the zeppelin. He looked rather wan from the voyage and late nights and his face had some yellow patches, possibly from the cream he used against chapping. In the shadows of this aerial wonder I warmly shook hands with him and congratulated him on his courage and his journalistic efforts that put Egypt in the foreground while my heart was rejoicing. I was proud of the prestige that Al-Ahram made for Egypt and his contributions in the world of aviation. Truly, his name speaks for his actions.

I hastened to watch the faces of the people surrounding the zeppelin other than the khaki-clothed British soldiers who were holding on to the tie-ropes underneath the zeppelin to keep it from flying off while the others stood like giraffes holding on to the ones attached to the sides of its huge body. It was not difficult to find Dr. Eckener as he was very tall and I recognized him from the many photographs I had printed of him in my magazine. He was standing next to the steps. As soon as I saw him, my heart was filled with admiration and affection for him. I went to that most august personality and said, in a voice that could be heard by all: "Allow me Sir, to kiss your hand", and suited the words to action. He was amazed at my behaviour and I then said: "You are the great hero of the hour." He thanked me and eyed me with his small, clear, blue, eagle-like eyes that reflected his mentality and genius at seeing through people as he saw through the skies.

I have shaken hands with many people before like the famous President Roosevelt, Lord Kitchener (before he became Commissioner in Egypt), Mr. Brian who was nominated for the presidency of The United States, Lord Northcliff (God bless their souls) and the Duke of Kent, His Majesty's uncle. I have

كيف شاهدنا المنطاد فوق إدارة اللطائف



صورة جميلة للمنطاد جراف تسپلن عند مروره فوق إدارة اللطائف المصوّرة بعد ظهر يوم الجمعة ١٠ إبريل الجارى صوّرها راؤول مكاريوس نجل صاحب المجلّة من نافذة غُرفته فوق إدارة اللطائف وقد ظهر مقدّم المنطاد متجهاً نحو الغرب فى طريقه إلى الصعيد.

A beautiful shot of the zeppelin flying over El Lata'ef building in Bab El Louk, by Raoul Makarious, son of the owner of the magazine, from the window of his room.

The Graf Zeppelin is heading towards the west on its way to Upper Egypt.

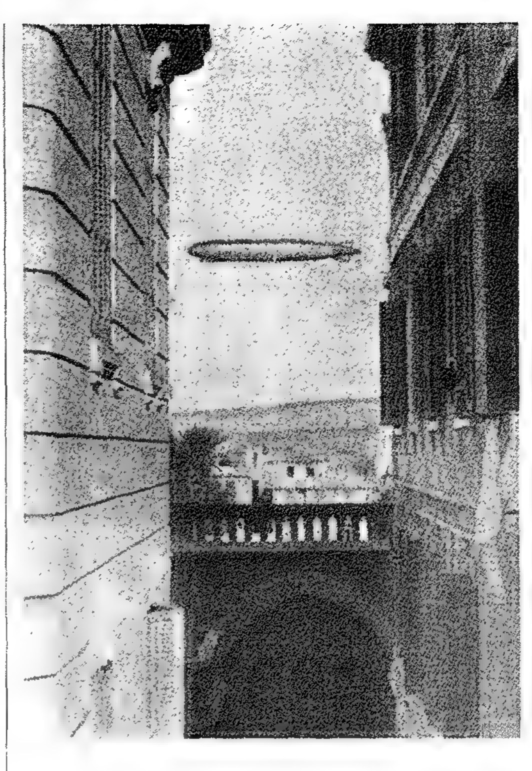
THE SIGHTING OF THE ZEPPELIN ABOVE EL-LATA'EF BUILDING

Raoul Makarious, son of the owner of El Lata'ef on the roof of their building in Bab El Louk on the afternoon of Friday 10th April watching the Graf Zeppelin fly over the skies of Cairo for the first time. The roofs of the surrounding buildings are seen in the picture. Hundreds of thousands of the inhabitants of the capital saw the zeppelin and were amazed at the majestic ease with which it flew. Their cheers and applause were extremely loud.

(Opposite page)

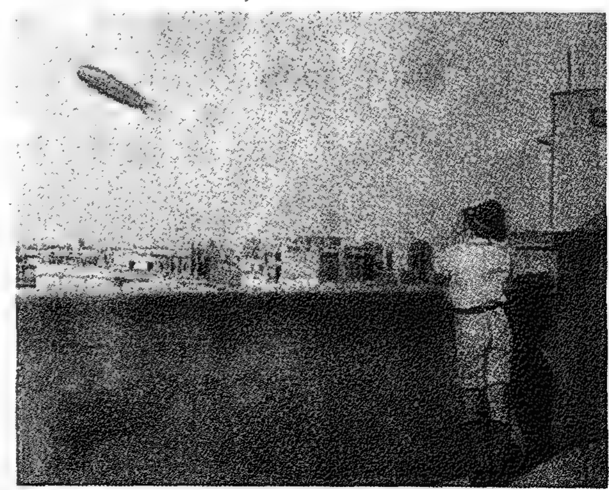
راؤول مكاريوس نجل صاحب اللطائف واقفاً على سطح عمارة اللطائف فى باب اللوق بعد ظهر يوم الجمعة فى ١٠ أبريل الجارى ينظر إلى البالون "جراف تسبلن" عند طيرانه لأول مرة فى جوّ العاصمة وقد ظهرت فى الصورة قمَم البنايات المحيطة بعمارتنا وشاهد البالون مئات الألوف من سكّان العاصمة وروعوا بجماله وجلاله ورهبته وعظمته وسهولة انطلاقه فى الهواء بسرعة وكان هتافهم وتصفيقهم يشق كبد السماء.

(الصفحة المقابلة)



صورة جميلة صوّرها راؤول مكاريوس نجل صاحب المجلّة من سطح عمارة اللطائف المصوّرة بعد ظهر يوم الجمعة فى ١٠أبريل الجارى وقد أصطاد بها المنطاد بآلته الفوتوغرافية بينما كان يسبح فى الفضاء فوق المدرسة الألمانية بباب اللوق مُجتازاً الفرجة بين العمارتين القائمتين شرقىّ عمارة اللطائف المصورة وهى تشهد لمصوّرنا الصغير بالبراعة إذ أنه التقط منظر جسم المنطاد الكبير المتحرّك بين جدارين لا يزيد بعد أحدهما عن الآخر أكثر من بضعة أمتار.

A beautiful shot of the zeppelin flying over the German School in Bab-El-Louk. It is shown through the gap between the two buildings to the east of the El Lata'ef building. This photograph was taken by Raoul Makarious, son of the owner of the magazine from the roof on Friday, 10th April in the afternoon and testifies to his ability in snapping a shot of a moving object between two walls with a very small distance between them.



ويذكر القرّاء ما نشرناه قبلا أن المنطاد مُجهّز بخمسة محرّكات ونَزيد الآن أن فى تلك المحرّكات عشرة "ماجنيتو" من طراز "بوش" منها خمسة إحتياطية وتشتغل ١٢٠ شمعة بوش شغلاً مستمراً مولّدة شرارتها بصورة دائمة.

أما البطّاريات فتُملأ بواسطة الدينامو "بوش" أيضاً كذلك تزيّت الماكينات تزييتاً أوتوماتيكياً من تلقاء نفسها بواسطة مَشاحم "بوش" وقد دلّ حُسن سير المنطاد "جراف تسپلن" وانتظامه فى رحلاته على جودة مصنوعات "بوش" وتفوقها على غيرها من المصنوعات التى من نوعها.

We remind the readers that the zeppelin was equipped with five engines. We now add that there were ten magnetos in these engines made by Bosch. Five of them were reserves while one hundred and twenty spark plugs were working non-stop.

As for the batteries, they were charged by the Bosch dynamo and the machines were lubricated automatically by points also made by Bosch. The efficiency with which the Graf Zeppelin flew on its trips is a great tribute to the surpassing quality of Bosch products.

المنطاد العظيم يحلِّقُ فوق القاهرة

مناظر تذكارية

كان كثيرون من الملتهبين شوقاً إلى مشاهدة المنطاد "جراف تسبلن" يخشون أن يُحرَموا من تلك الأمنية أولاً لأن البرنامج الرسمى حدَّد موعد وصوله إلى مطار الماظة فى ساعة مبكِّرة من الصباح وعودته إليها بعد طيرانه إلى فلسطين فى ساعة متأخرة من المساء وثانياً لأن عدد المدعوين إلى منطاد الماظة كان محدوداً. على أن الدكتور اكنر لم يشأ أن يحرم أحدا من مشاهدة منطاده العظيم فوصل به إلى الأراضى المصرية قبل الموعد الذى كان محدداً لذلك بنحو ٢٤ساعة وحلّق فى الإسكندرية ظهر يوم الجمعة فى ١٠ إبريل ثم اتجه إلى العاصمة ماراً بكثير من مدُن الوجه البحرى فبلغها حوالى الساعة الرابعة بعد الظهر وحلّق فى جوّها نحو ساعة كاملة تسنّى خلالها لكُل فرد من سكّانها التمتُّع بمشاهدته ثم اتجه إلى الوجه القبلى حتى المنيا وعاد ليلاً فحلّق فى جوّ مُدُن كثيرة من مدن الوجه البحرى وإستقبل العاصمة ثانية مع شروق شمس يوم ١١ إبريل وهبط مطار الماظة. وطار ثانية إلى فلسطين وعاد مبكراً منها ودار جملة دورات فى جو العاصمة وهبط مطار الماظة مع غروب الشمس وبرحها بعد ذلك بنحو ساعة فوصل إلى حظيرته فى فريدر كسهافن بألمانيا الساعة السابعة من صباح يوم الأثنين فى ١٣ أبريل بعد رحلة إجتاز فيها ٩٠٠٠كيلو متر فى ساعة. ولما كانت هذه الرحلة أعظم حادث تاريخى وقع هذا العام فقد زينا صفحات هذا العدد بصور فريدة لبعض مناظر فى مصر والإسكندرية وفى جو فلسطين.

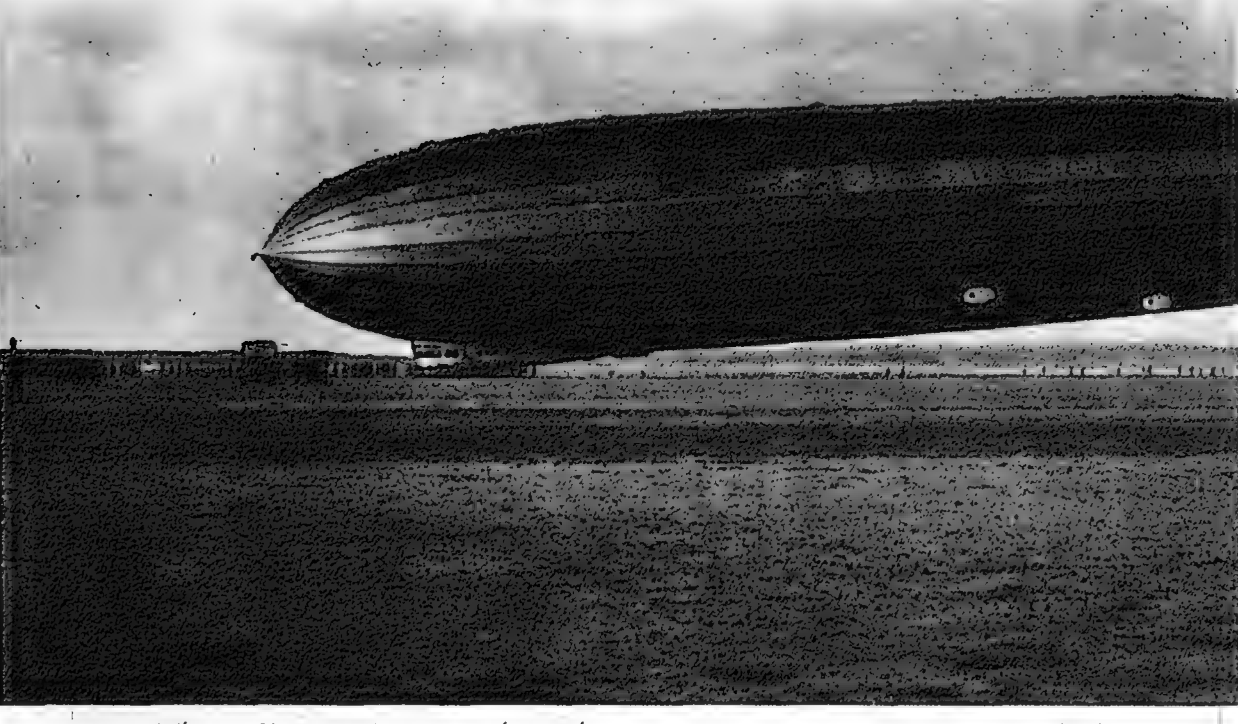


مركبة المنطاد أو "الجوندولا" كما تُرى من مقدمتها وقد ظهر العلَمان المصرى والألمانى من نافذتها وتحتهما أحد ضبّاط المنطاد وأحاط بها الجنود يسندونها.

The Gondola of the Zeppelin and the Egyptian and German flags hanging from its windshield. To the left: A British officer is supervising his troops supporting the craft.

صورة للمنطاد صوِّرت من بعيد بعد هبوطه إلى المطار.

A picture of the Zeppelin after it landed at the airfield.

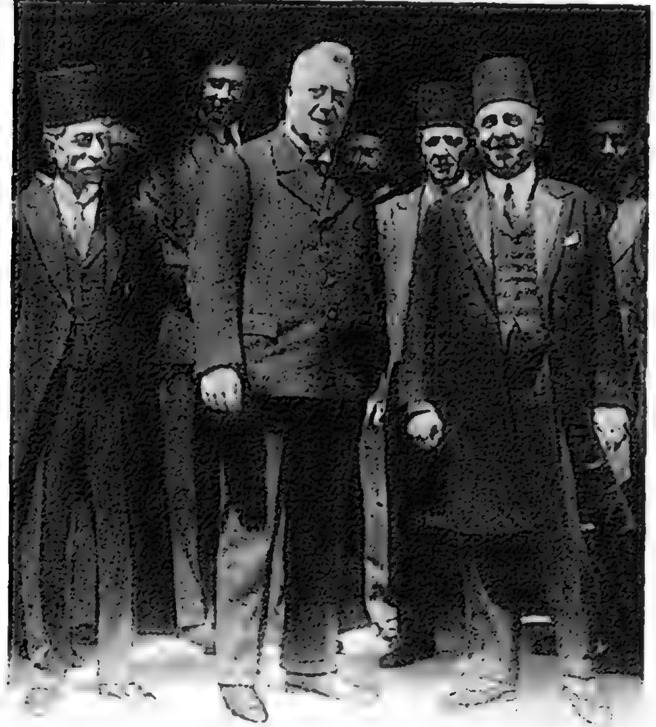


The Great Zeppelin Flying over Cairo, Memorabilia

Many enthusiasts were worried that they would not be able to see the Graf Zeppelin, firstly, because it was formally scheduled to arrive at Almaza Airport at an early hour in the morning and return from Palestine at a late hour at night, and secondly, because the number of invitations to the airport was limited. However, Dr. Eckener, not wanting to deprive anyone from seeing his wonderful zeppelin, reached Egypt twenty -four hours ahead of schedule and flew over Alexandria on the afternoon of Friday 10th April. He then headed for the capital flying over many cities in the Delta arriving at 04:00 p.m. He flew over Cairo for a whole hour allowing all the inhabitants to see it. He then flew south towards Minya and returned during the night flying over many cities. By sunrise, he had reached Cairo on 11th April and landed at Almaza Airport. Next, he flew to Palestine and returned ahead of time circling the city several times and landing at the airport at sunset. He then flew an hour later to Germany and reached the hangar in Friedrichshafen at 7.00 a.m. on Monday 13th April covering the distance of 9000 kilometers in one hour. Because this was such a historical and memorable event, we have included some unique photographs of Cairo, Alexandria and Palestine in this issue.

أعلى: المنطاد "جراف تسبلن" مُحلِّقاً فوق القُدس قبل ظهر يوم ١١ إبريل ويرى فى الصورة تحت دفته تماماً برج كنيسة "دورمن سيون" التى بُنيت منذ ٣٠سنة عند زيارة الإمبراطور غليوم لفلسطين.

Above: The Graf Zeppelin flying over Jerusalem on the morning of 11th April. The steeple of a church can be seen directly below its rudder. This church was built thirty years earlier at the time of King Guillaume's visit to Palestine.



يسار: صورة أخرى للدكتور أكنر قائد المنطاد جراف تسبلن فى مطار الماظة وإلى يمينه معالى وزير الحربية ومن ورائهما وزير ألمانيا المفوض وإلى يسار الدكتور أكنر معالى توفيق دوس باشا فحسن نشأت باشا وزير مصر ببرلين

Left: Another photograph of Dr. Eckener, pilot of the Graf Zeppelin at Almaza Airport. On his right, H.E the Minister of War and on his left H.E Tewfik Pasha Doss, Hassan Pasha Nash'at Egypt's Minister in Berlin.



منظر تاريخي جميل جمع بين الشرق القديم وأمجاده والعلم وأعظم مفاخره يُرى فيه مسجد السلطان حسن الأثري القائم بجوار القلعة ومن ورائه جزء كبير من مدينة القاهرة بمبانيها القديمة والعصرية ومن فوق ذلك المنطاد "جراف تسبلن" متهادياً بخيلاء في الفضاء الفسيح وقد كان يوما الجمعة والسبت ١٠ و ١١ إبريل الجاري من الأيام التاريخية في العاصمة أمضاها سكانها كما بحضور الأعياد الكبرى منتشرين في أطراف الصحراء وفي ميادين المدينة وفوق سطوح مبانيها للتفرج على أعجوبة فن الطيران في هذا العصر وشاركتهم الطبيعة في سرورهم فكان الطقس جميلاً ملائماً للمنطاد السابح في الجو ولجماهير الناس الخارجين للتفرج عليه.

A beautiful historical view combining the old glory of the East and scientific progress: the ancient mosque of Sultan Hassan next to the Citadel and a large part of Cairo in the background with its modern and old buildings. The Graf Zeppelin flew over Cairo on both 10th and 11th April. Those were memorable days for the inhabitants who spread from the desert to the squares in order to see the wonder of aviation at that time. The fine weather also contributed to the event with clear skies.

صورة فريدة تاريخية يُرى فيها أعجوبة هذا العصر مُحَلِّقاً فوق الأهرام وأبى الهول.

A unique and memorable photograph of the wonder of this age flying over the Pyramids and the Sphinx.





سراي القضاء الأهلي

القاهرة في سنة ١٩٢٨

البوم صـــور تذكارية



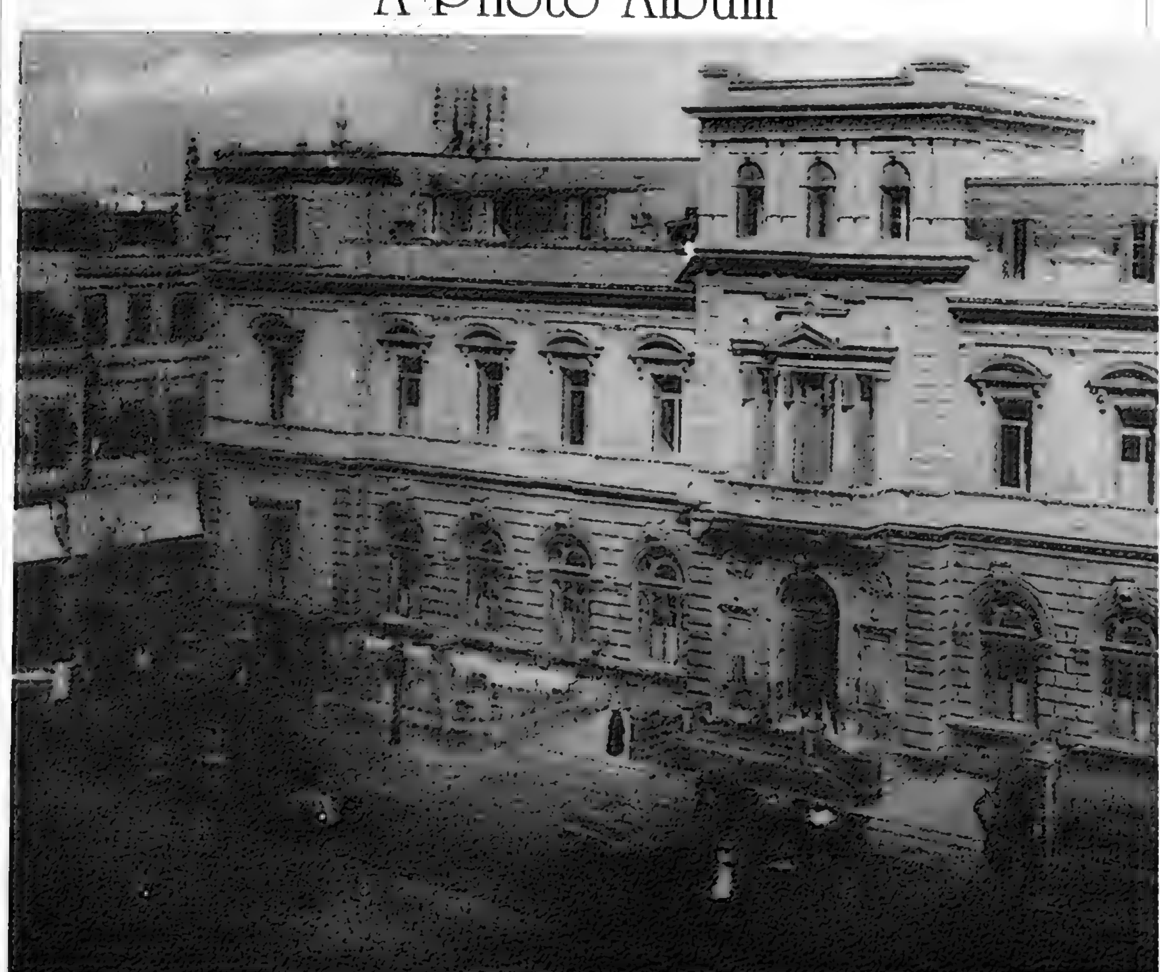
PALAIS DE JUSTICE INDIGENE

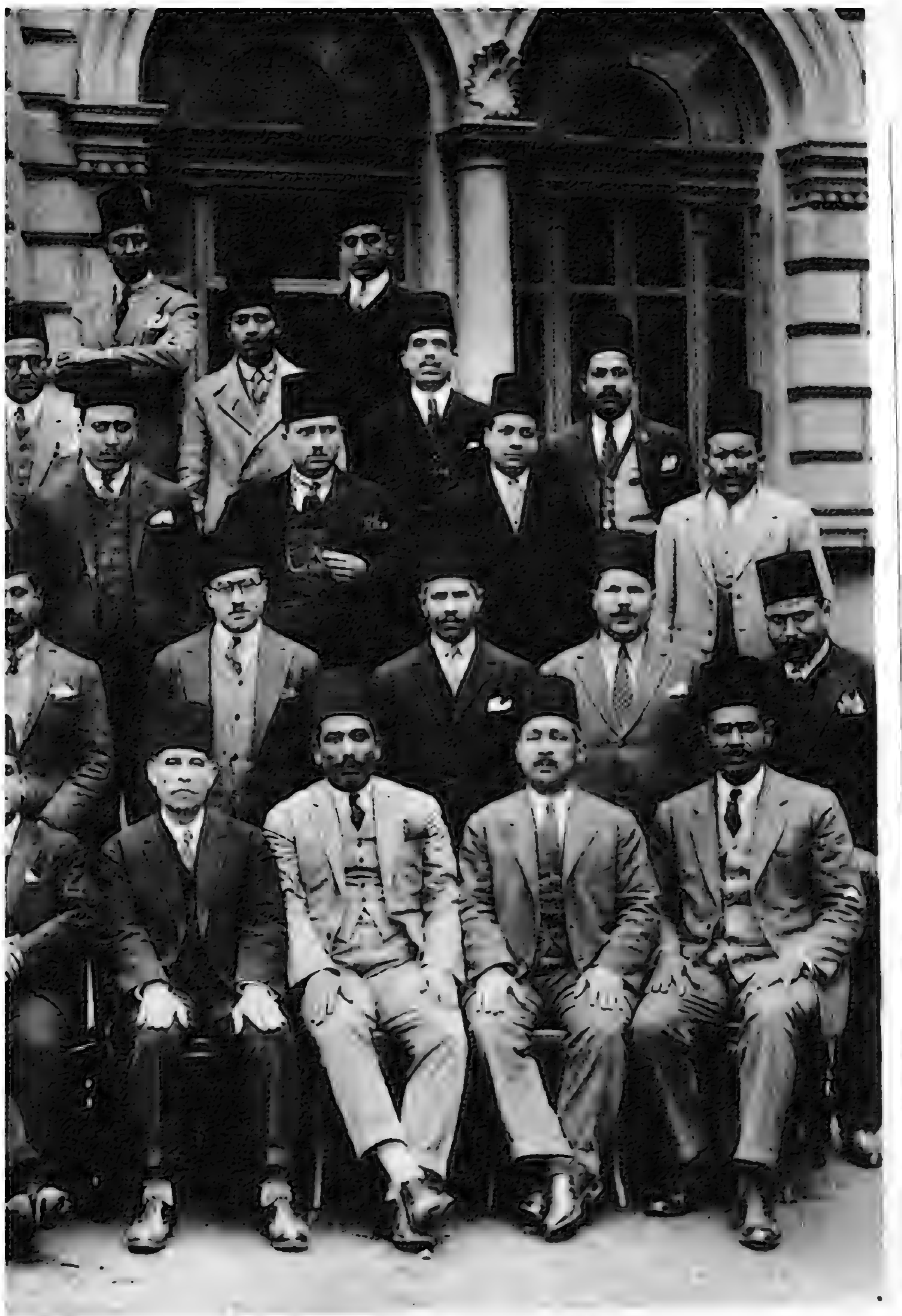
Le Caire 1928

The National Tribunal

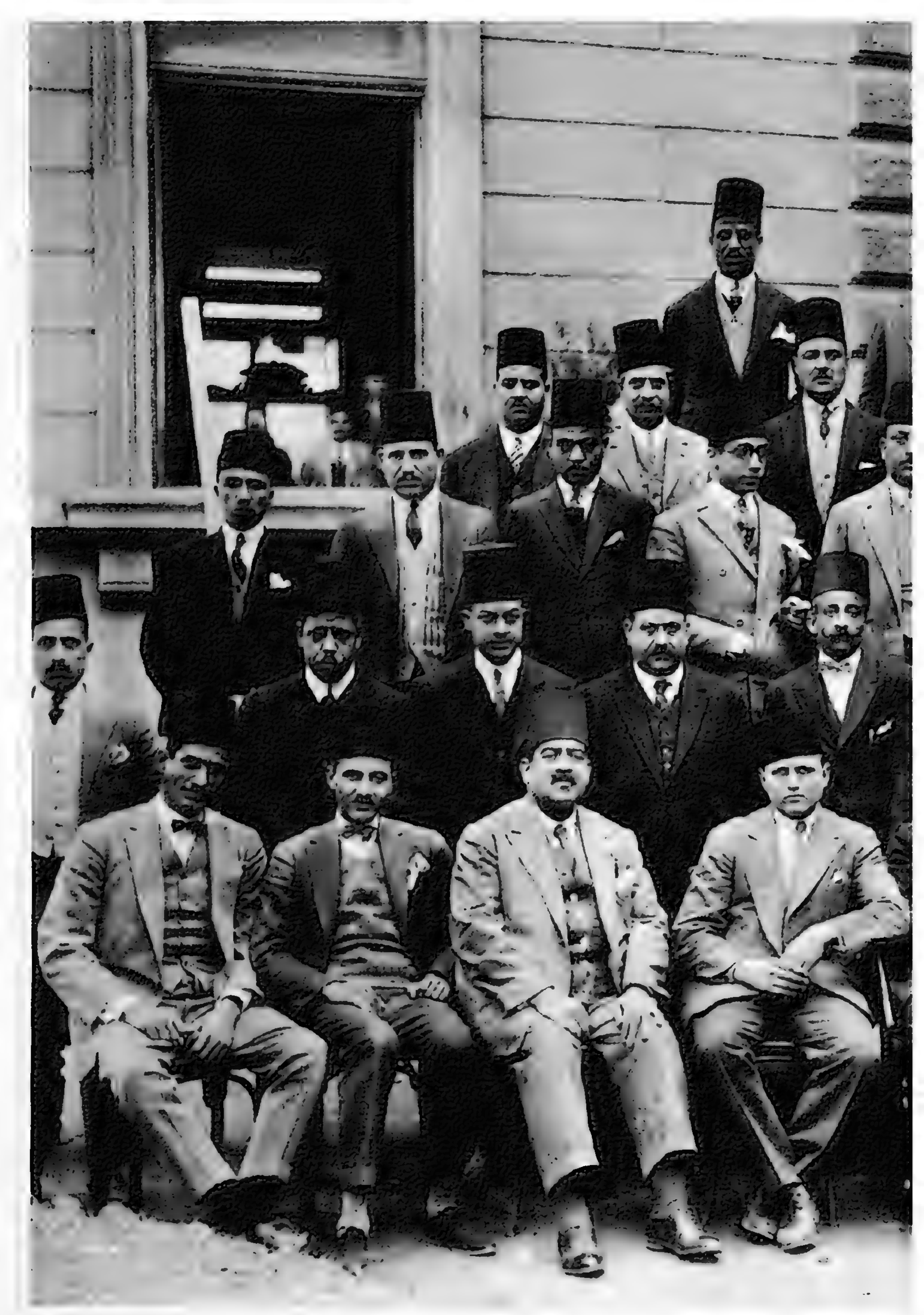
Cairo 1928

A Photo Album

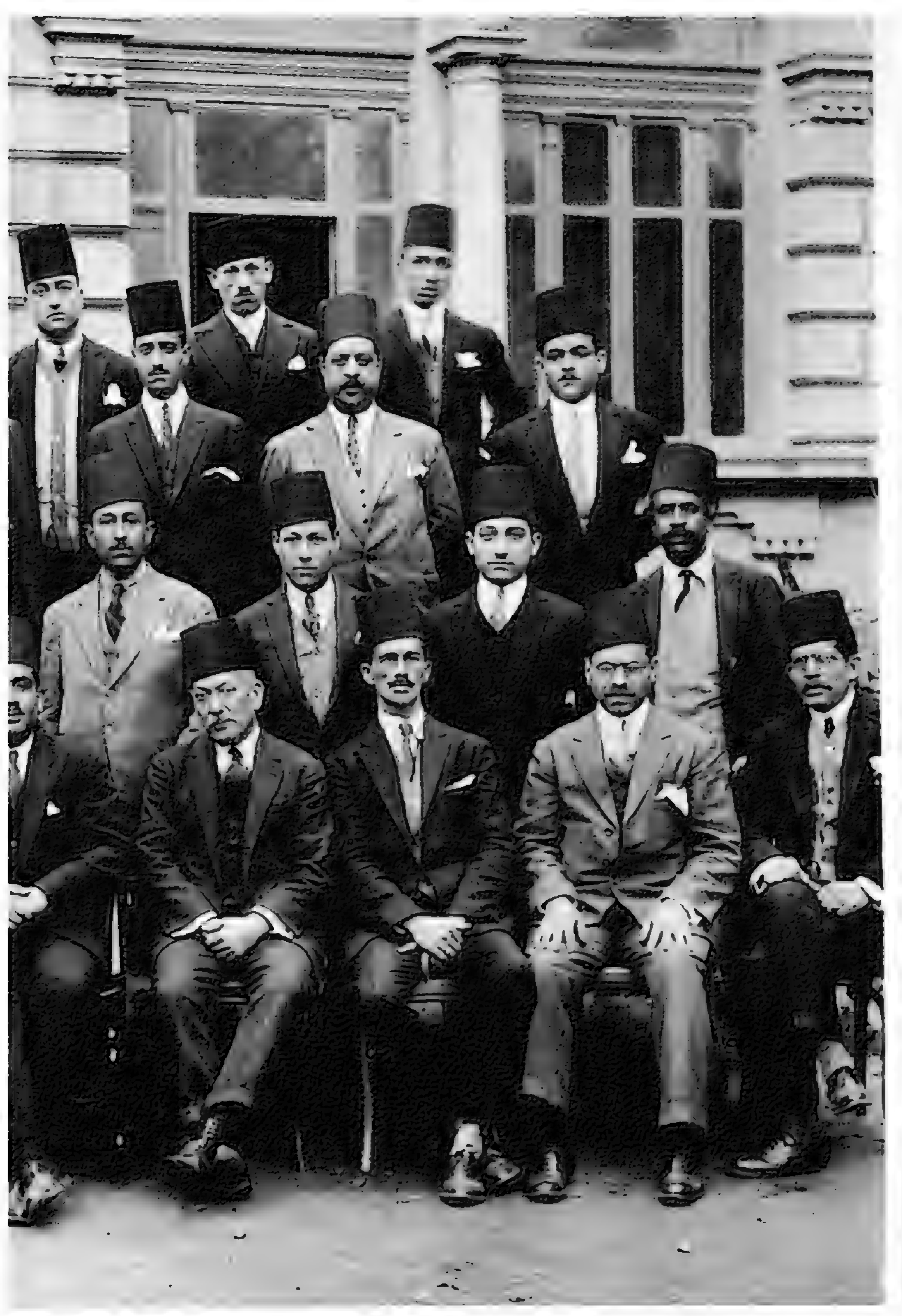




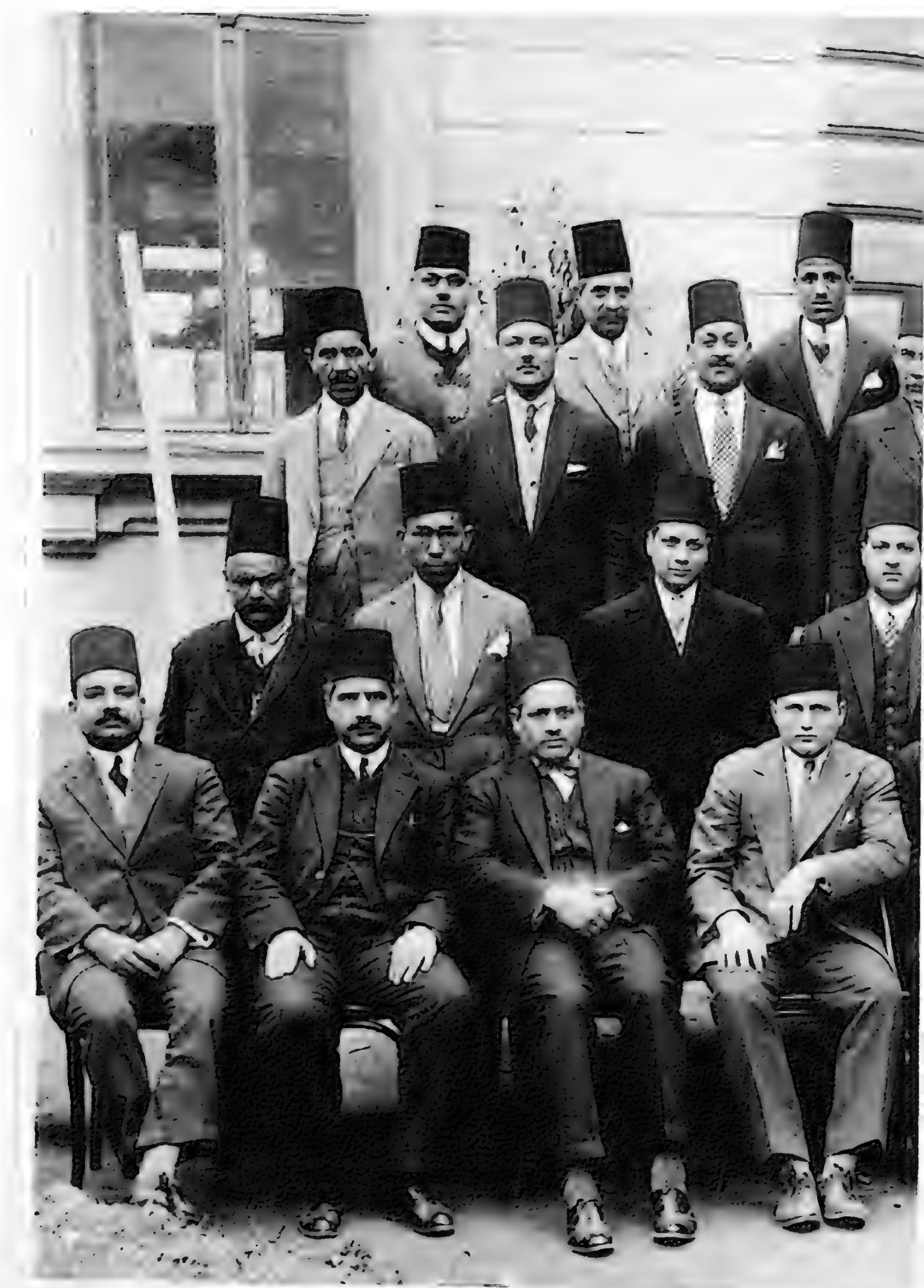
موظفو محكمة الإستئناف الأهلية



Employees of the National Court



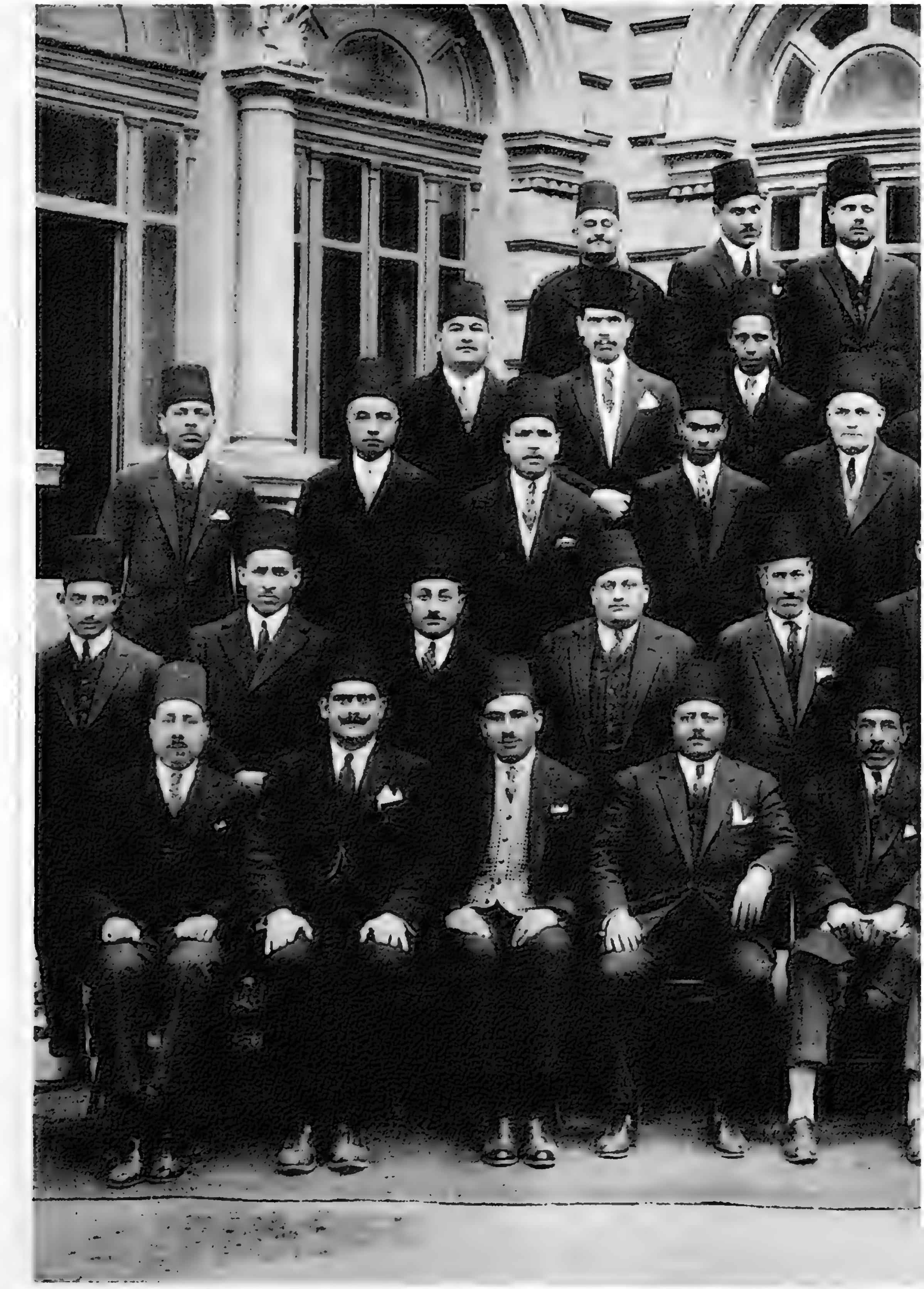
موظفو محكمة الإستئناف الأهلية



Employees of the National Court



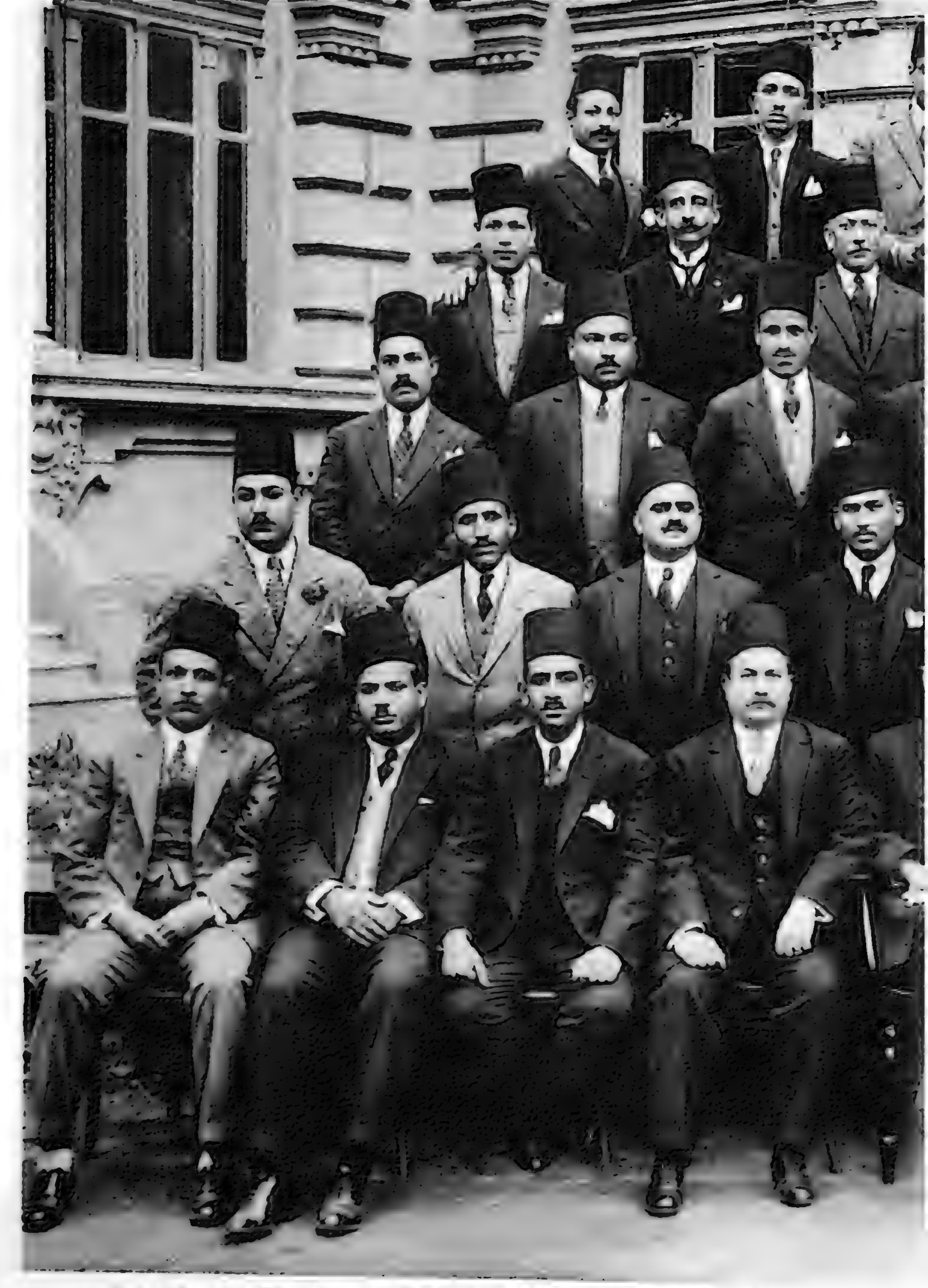
كتبة المحكمة الإبتدائية الأهلية



Clerks of the National Primary Court.



مديرو مكاتب وكتبة محكمة الإستئناف الأهلية



Departments Directors and Clerks of the National Appeal Court



مديرو مكاتب وكتبة محكمة الإستئناف الأهلية



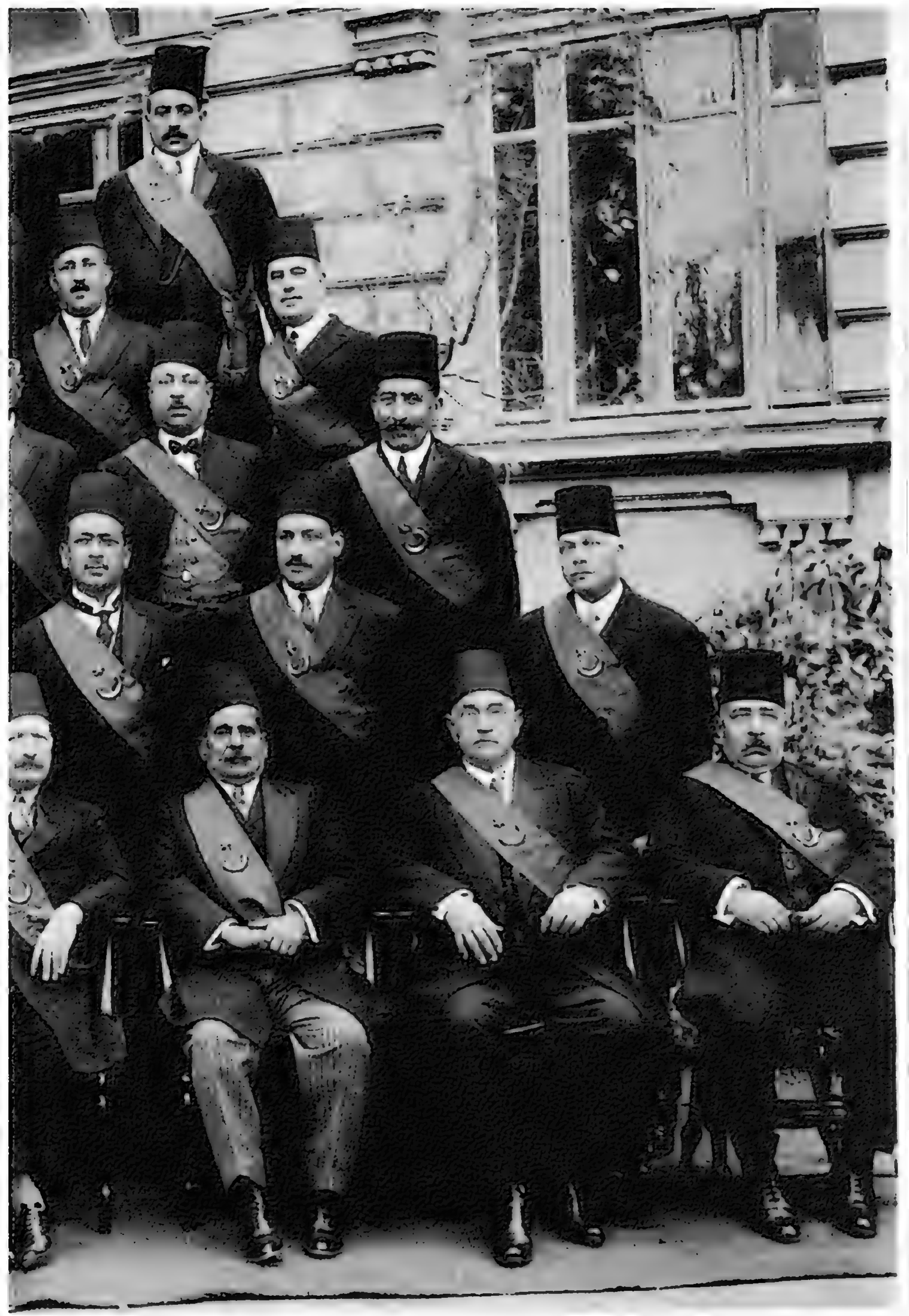
Department Directors and Clerks of the National Appeal Court



مديرو مكاتب وكتبة محكمة الإستئناف الأهلية (أعلى رئيس القلم حسين بك طلعت)



Departments Directors and Clerks of the National Appeal Court (Above: Director Hussein Bey Talaat)



مستشارو محكمة الإستئناف الأهلية



Counsellors of the National Appeal Court



غرفة الإجتماعات بالمحكمة الأهلية



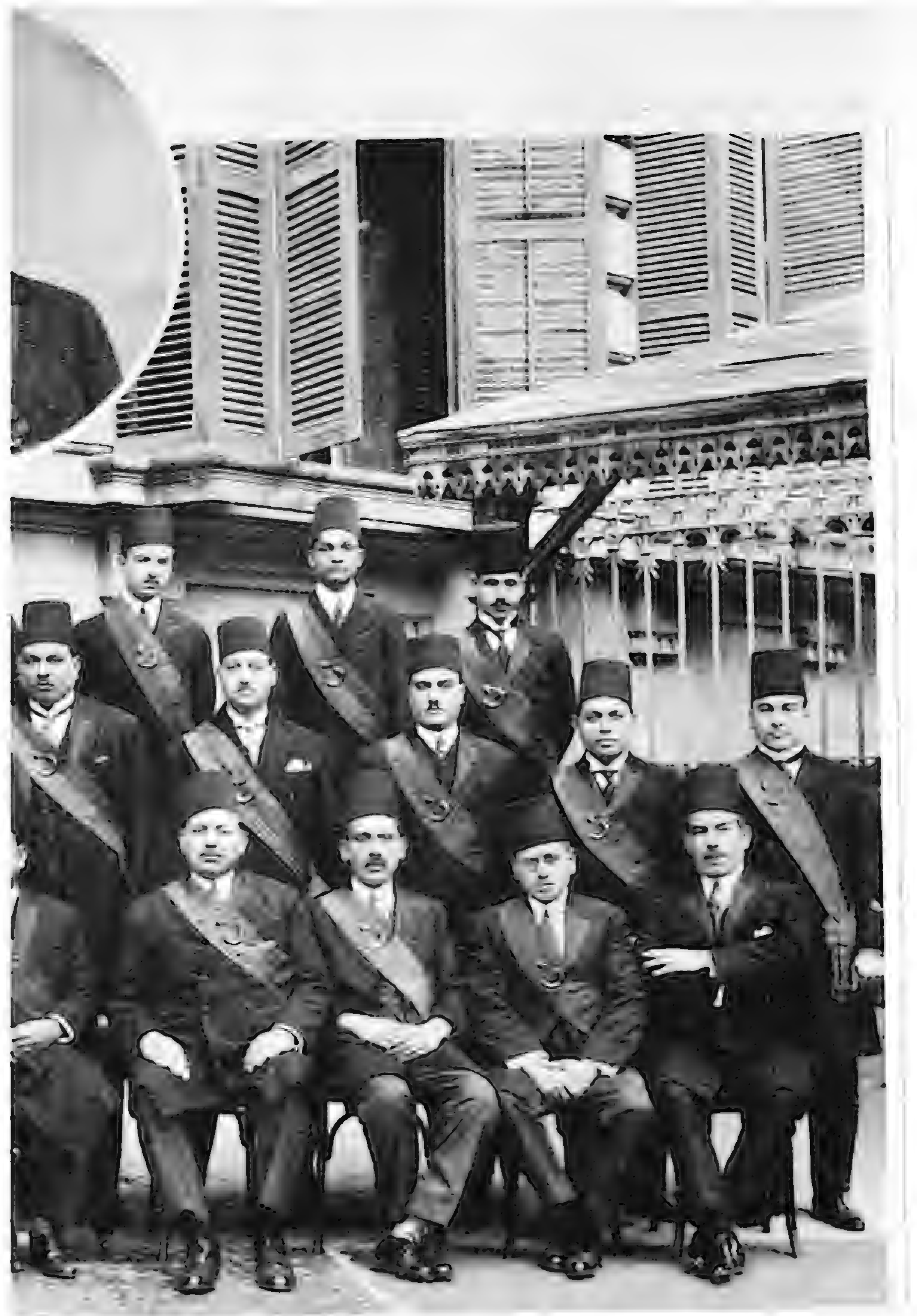
Meeting Room at the National Court



المجلس الحسبى الأعلى



The Superior "Hasbi" Council



المدعى العام طاهر باشا نور ومساعدوه



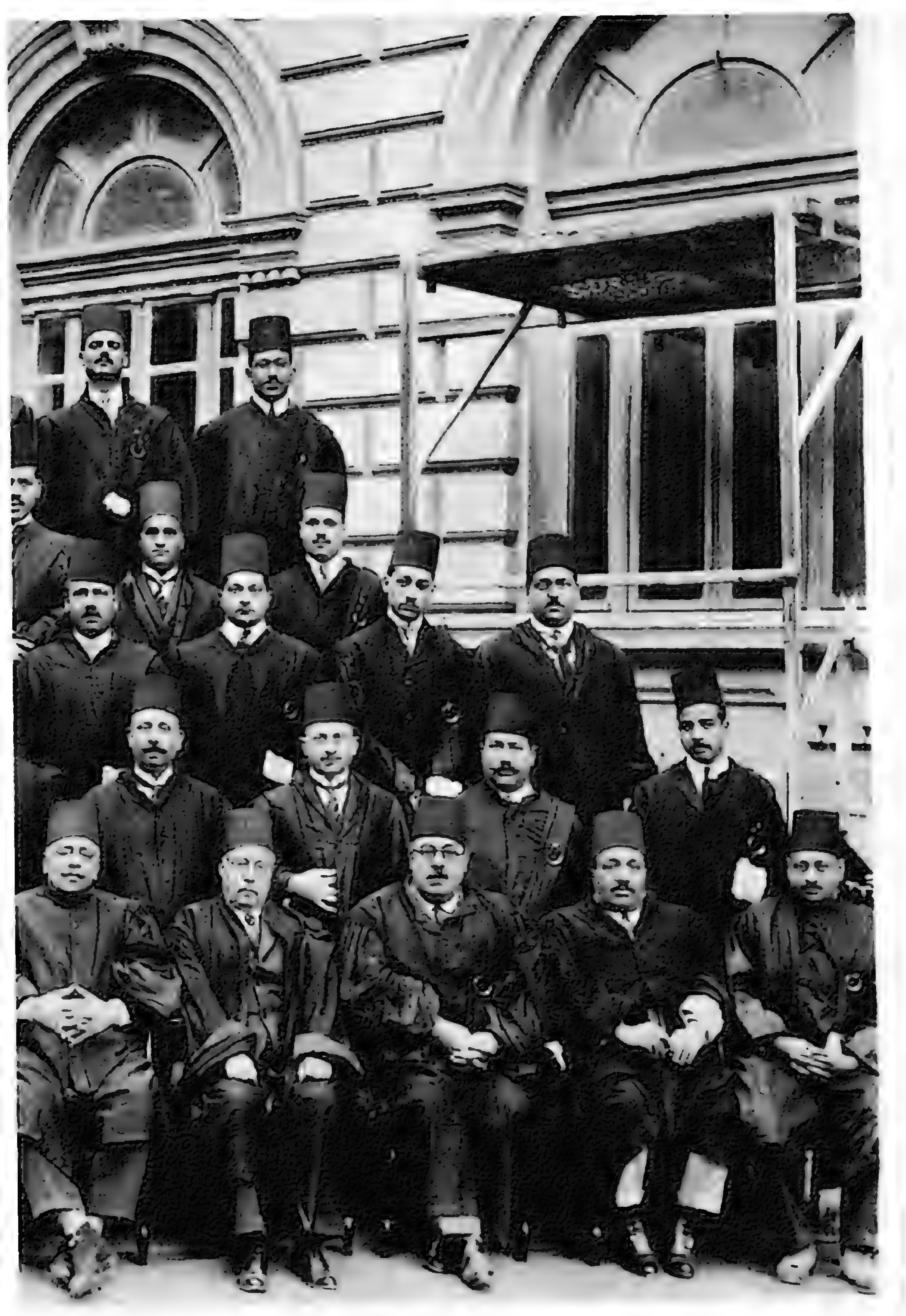
Taher Pasha Nour, the Prosecutor General and his assistants



المحامون



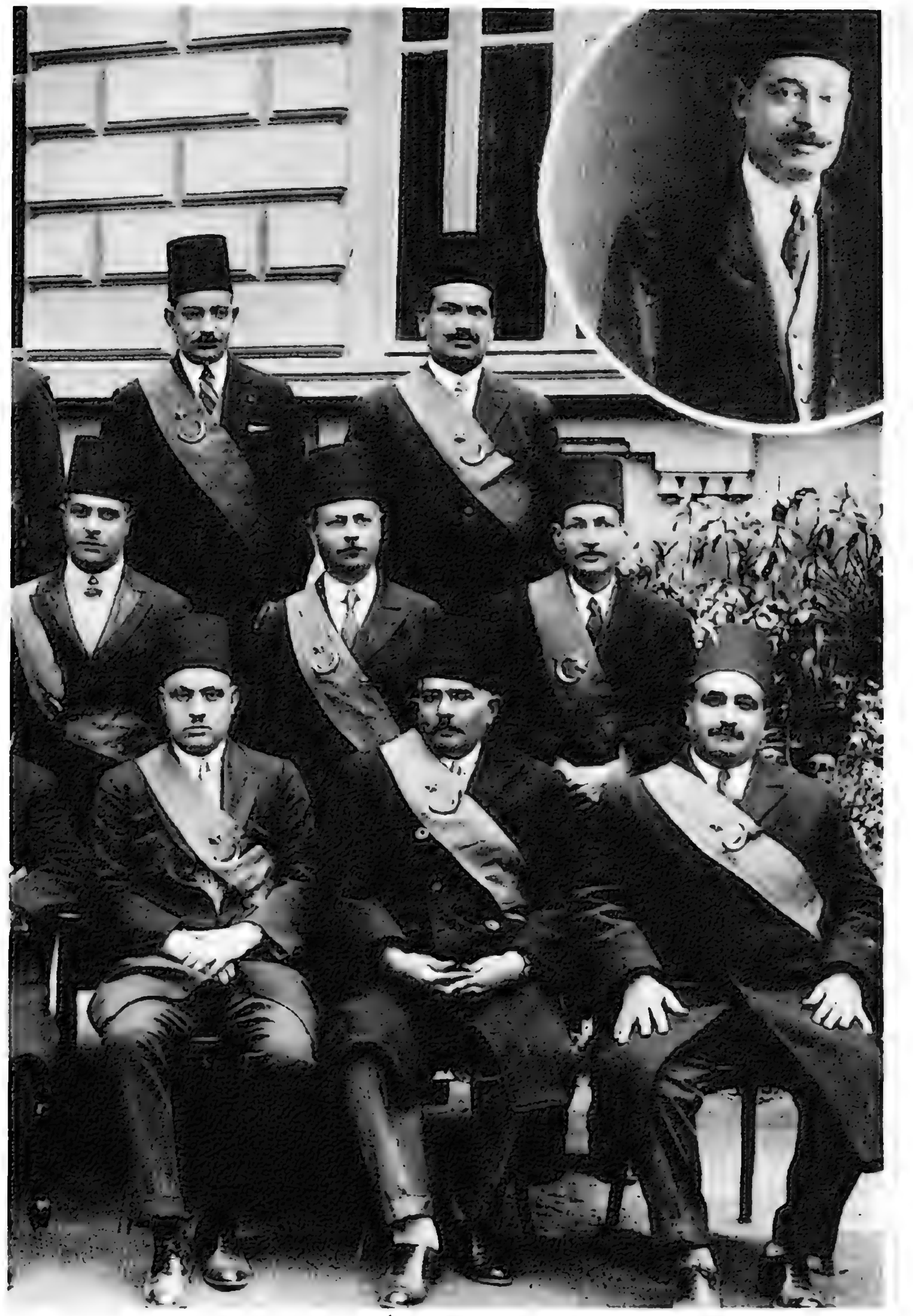
Lawyers



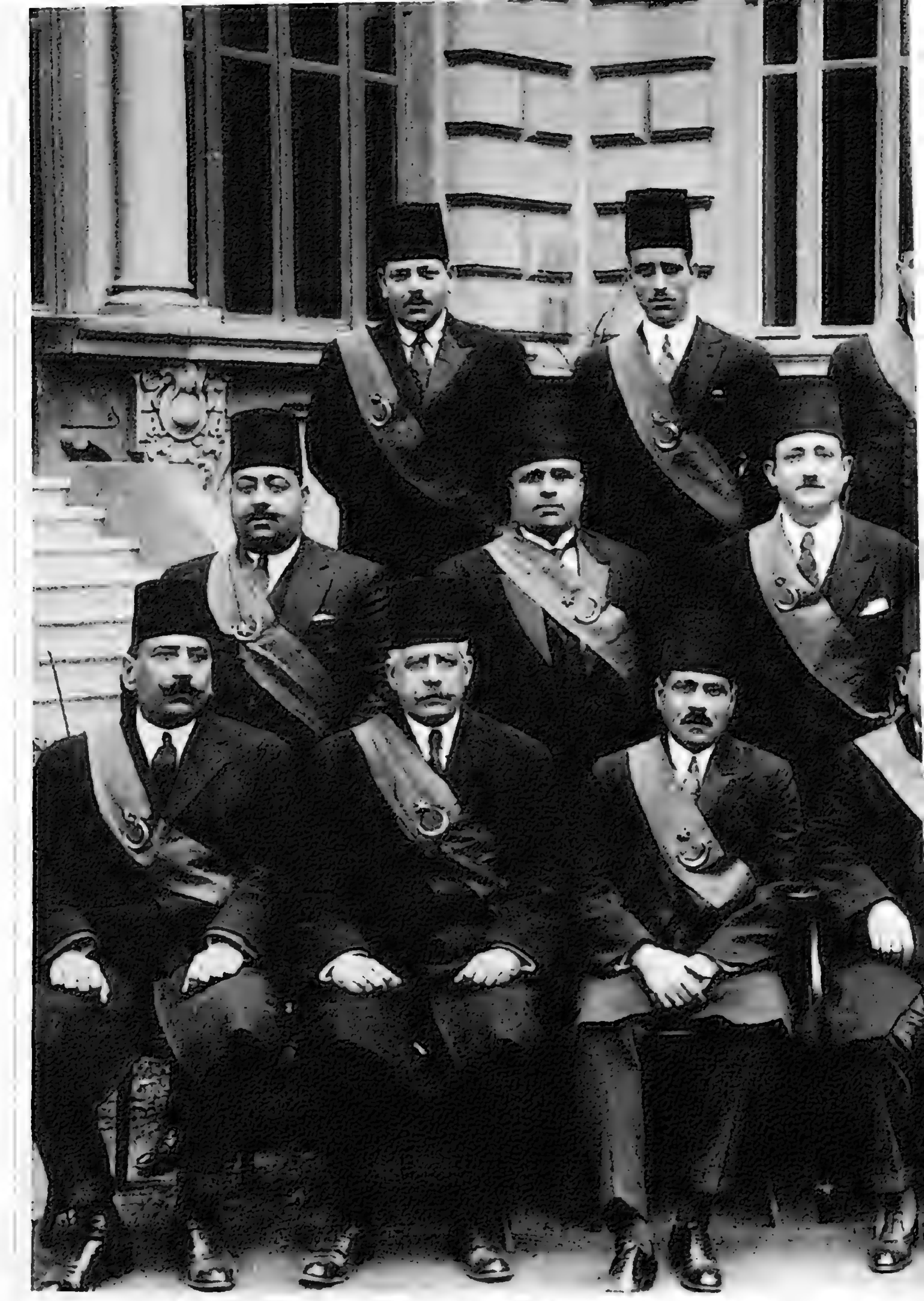
المحامون



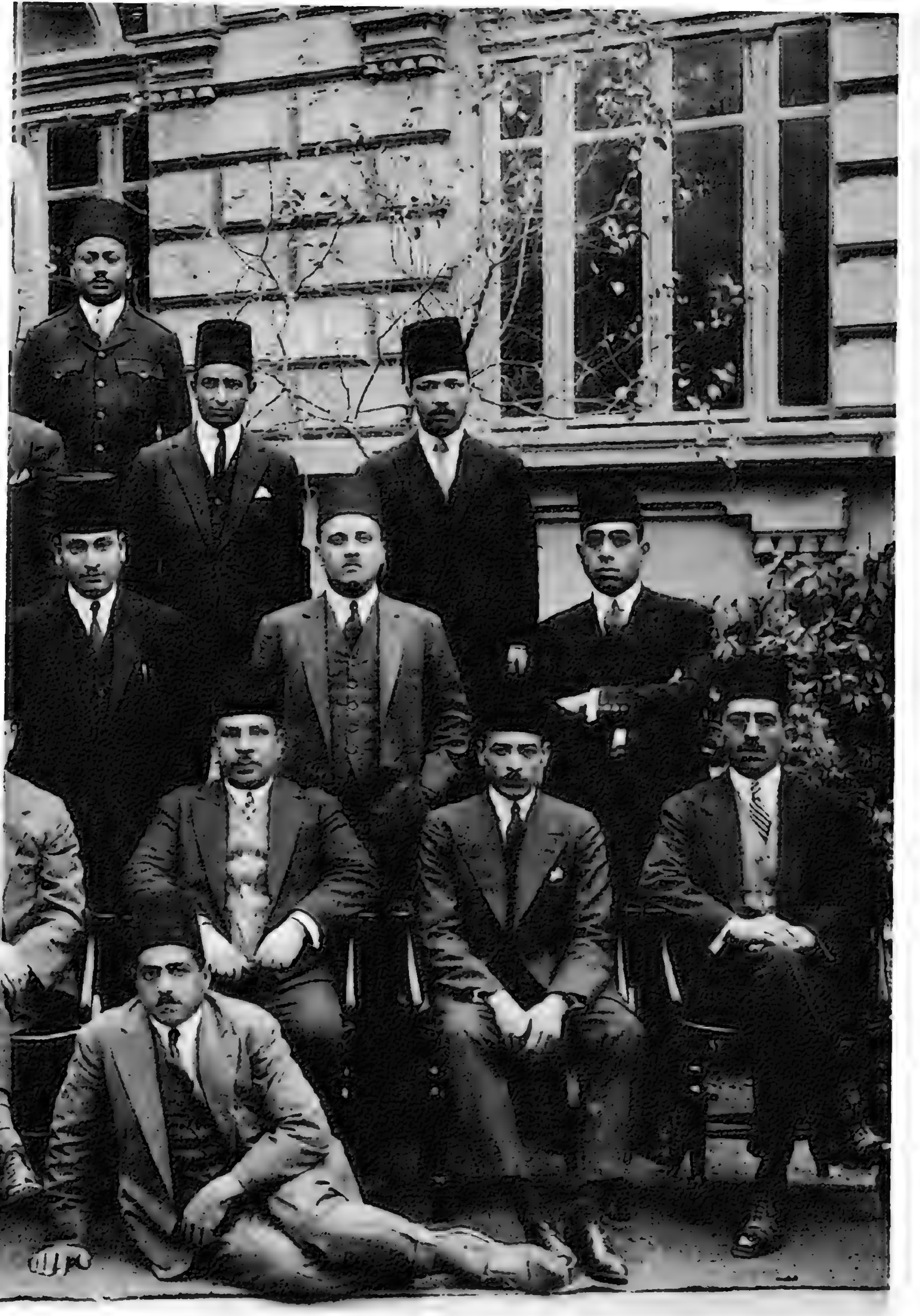
Lawyers



قضاة المحكمة الإبتدائية - القاهرة (أعلى محمد درويش)



Judges of the Primary Court - Cairo (Above: Mohamed Darwish)



الطبيب الشرعى وأعضاء مكتبه



Coroner Doctor and Assistants



المحامون



lawyers



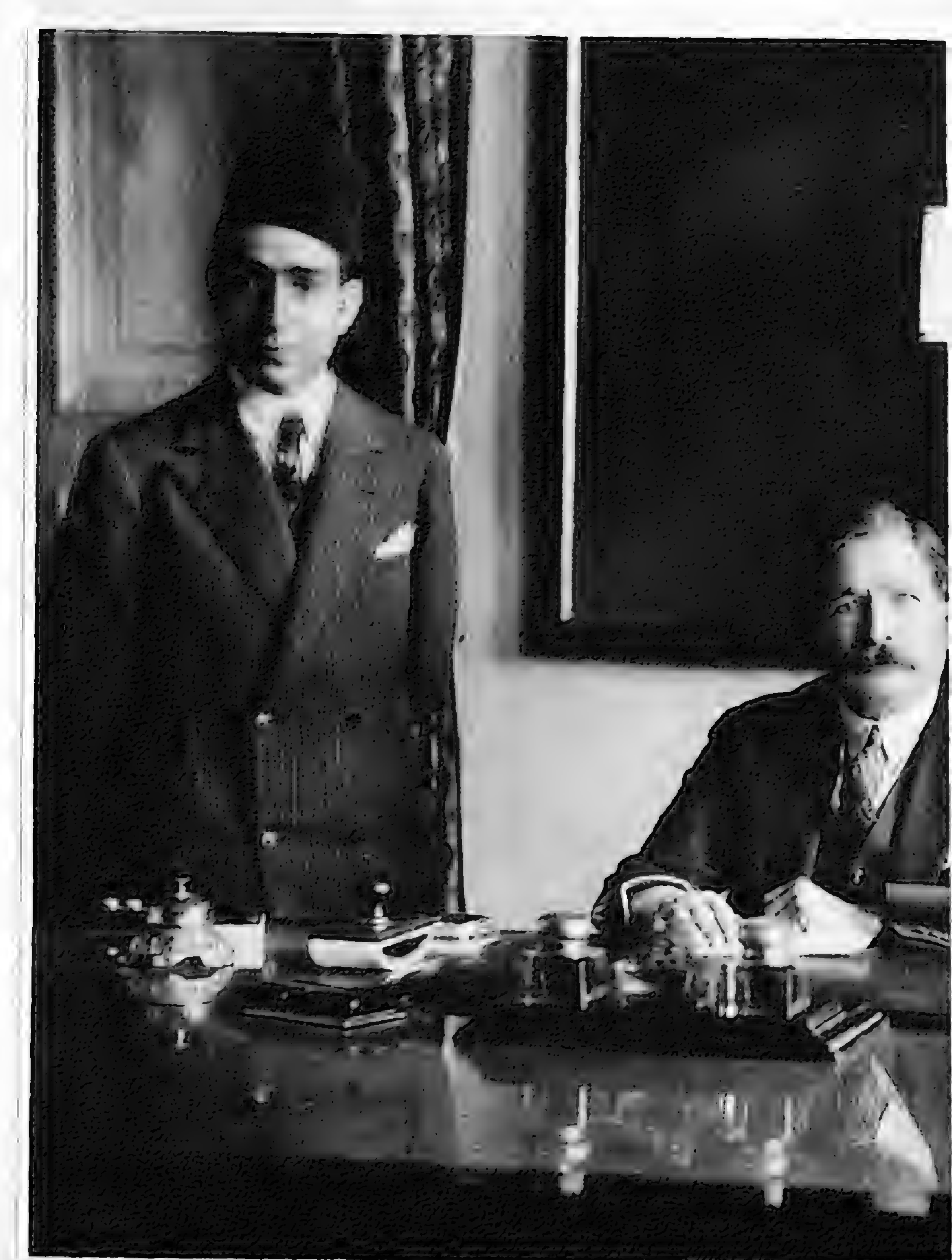
صاحب السعادة م. ج. هـ. هبوجز المفتش العام وأعضاء مكتبه



M. G. H. Hughes. C. M. G. Chief Inspector and his Office



صاحب السعادة أحمد طلعت باشا رئيس محكمة الإستئناف الأهلية وسكرتاريته



H. E. Ahmed Talaat Pasha, President of the National Court of Appeal, and his secretaries



مبنى المحكمة من الناحية الشمالية

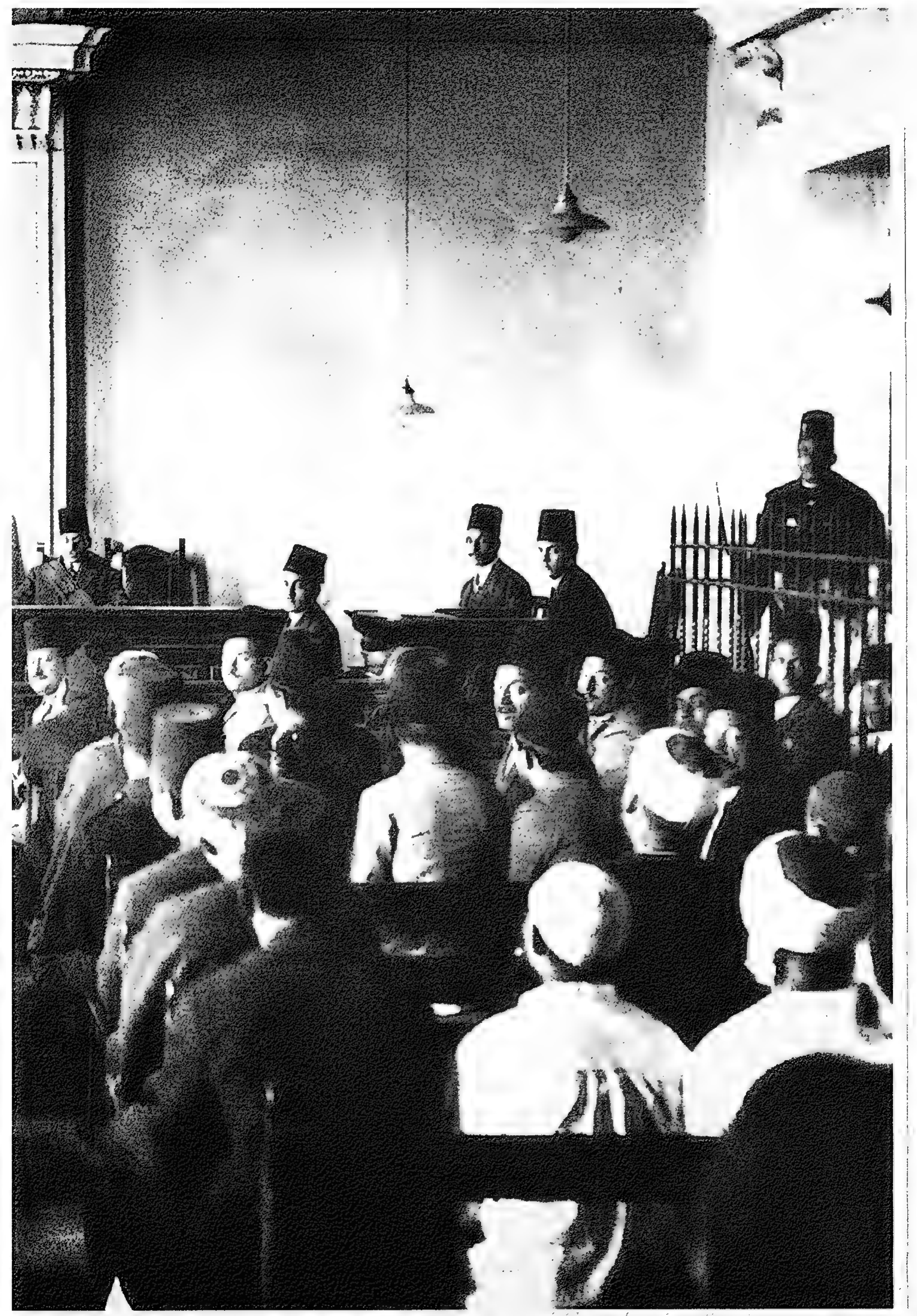


The Courthouse, Northern facade

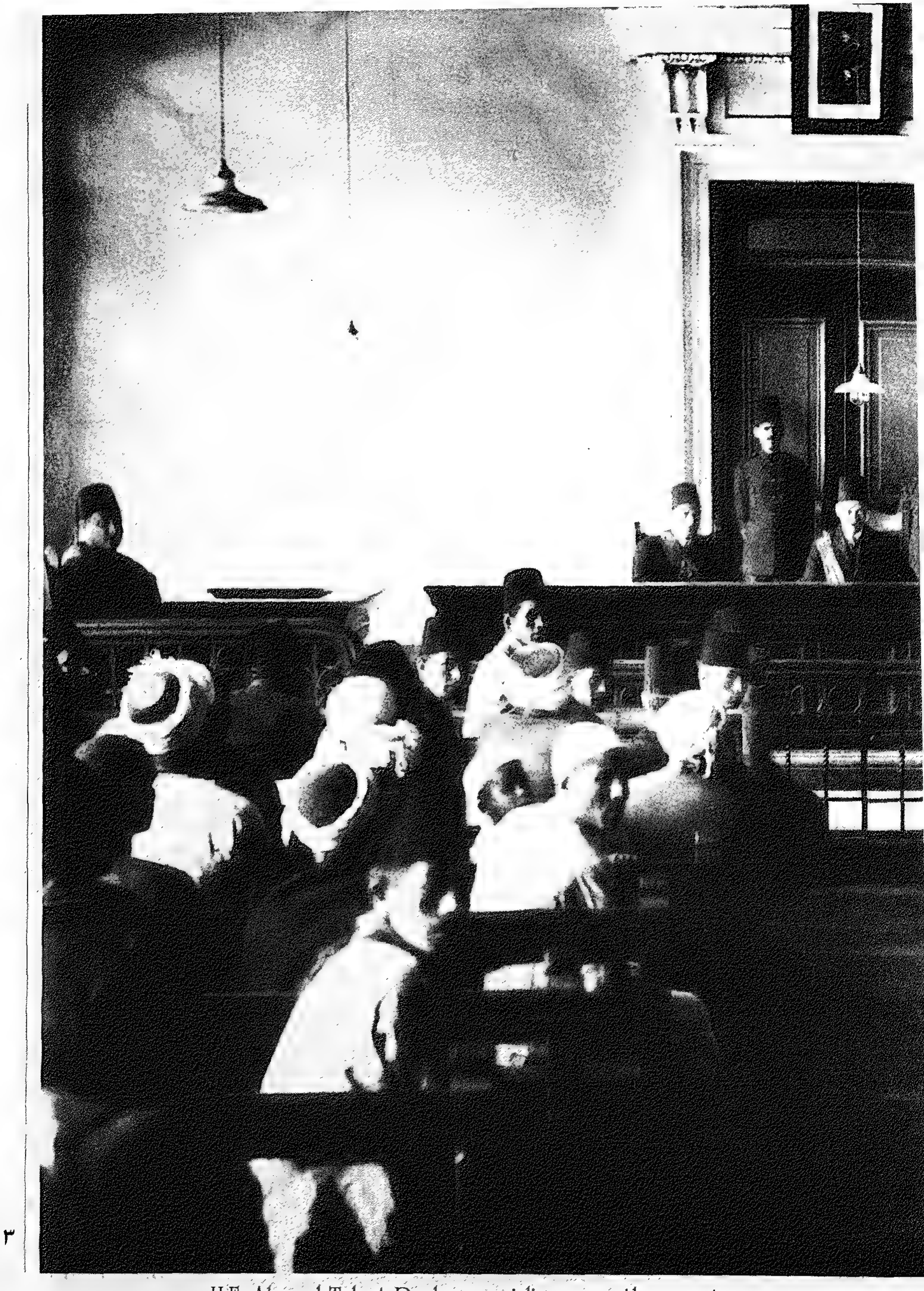
مبنى المحكمة من الداخل (أعلى: صاحب السعادة حسين درويش باشا نائب رئيس المحكمة)



The Courthouse, Interior. (Above: H. E. Hussein Darwish Pasha, Deputy Court Director)



صاحب السعادة احمد طلعت باشا رئيس محكمة الإستئناف الأهلية يرأس الجلسة)



H.E. Ahmed Talaat Pasha presiding over the court

مسجد ومدرسة السلطان قلاون وقبّته

٦٨٣ - ٦٨٤ هـ (١٢٨٤ - ١٢٨٥ م)

كان قَلاوُن أحد مماليك الأتراك إشتراه صغيراً الأمير علاء الدين آقسنقر بألف دينار ولذلك لُقِّب "بالألفي" وآل بعد موت هذا الأمير إلى المَلِك الصالح نجم الدين أيوب فلُقِّب "بالصالحي النجمي" نسبةً إلى سيِّده، وصار من جُملَة الأمراء وظلّ يترقّى إلى أن أصبح أتابك العساكر (كبير الأمراء) في أيام المَلِك العادل سلامش بن المَلِك الظاهر بيبرس البندقداري. واستمر كذلك إلى أن ولِّى المُلك بعد خَلع المَلِك العادل سلامش سنة ٦٧٨هـ (١٢٧٩م) ولُقِّب بالمَلِك المنصور. وما لَبِثَ بعد أن هَزَم نائب دمشق وقَضَى على التتار أن استقرَّت له الأمور في مصر والشام ودام حُكمه إحدى عشرة سنة وبضعة شهور حيث توُفِّي سنة ٦٨٩هـ (١٢٩٠م) ودُفِن في قبَّته الآتي ذكرها.

على الرغم من أن نِظام وراثة الحُكم لم يكُن متَّبعاً في دولة المماليك حيث كان لا فَضل لشخص على آخر إلا بالكفاية الشخصية والمهارة الحربية وكَثرة الأتباع والأعوان حَكَم بيت قَلاوُن مدة طويلة من الزمن إزدهرت فيها العمارة الإسلامية بمصر ازدهاراً عظيماً وأصبح لها طابع خاص تتميَّز به عن غيره في سائر الأقطار.

وإذا تناول الكلام وصف هذا المسجد فلابُد من ذكر القبَّة المُقامة أمامه والبيمارستان (المستشفى) الذي يكوِّن مع المسجد والقبَّة مجموعة عمارية نادرة المِثال أمر بإنشائها السُلطان المَلِك المنصور قَلاوُن على جزء من مساحة القصر الفاطمي (الغربي) وكان البَدء في بنائها في ربيع الآخر سنة ٦٨٣هـ (١٢٨٤م) والفراغ منها في جمادى الأولى سنة ٦٨٤هـ (١٢٨٥م) أي في أربعة عشر شهراً.

يُشرف المدخل الرئيس لهذه المجموعة الأثرية الرائعة على شارع المعِّز لدين اللّه ويكسو مصراعيّ بابه كسوة نحاسية حُفِرَت وفُرِّغَت بزخارف جميلة، ويؤدي هذا المدخل إلى مجاز طويل مسقوف يفصل بين القبَّة والمسجد وبنهايته باب كان يؤدي إلى البيمارستان الذي جار الزمان على معظَم معالمه فلم يبق منها سوى النَذر اليسير من بعض قاعاته بعد أن كان واسع الأرجاء فسيح الجنبات.

الصفحة المقابلة: الوجهة
Opposite page: Façade



إشتمل على كثير من الأقسام لعلاج الأمراض المختلفة وألحق به صيدلية لتركيب وصرف الأدوية للمرضى كما خصّص به مكان لتدريس الطب وجعل المنصور قلاوون هذا البيمارستان مشاعاً للغنى والفقير وهو كما وصفه المؤرخون يُعتبر من مفاخر مدينة الشرق فى القرون الوسطى.

ويقع المدفن على يمين الداخل إلى المجاز المتقدم الذكر وله بابان يؤدى أحدهما إلى صحن مكشوف أهم ما يسترعى النظر فيه الزخارف الجصيّة البديعة التى تحلّى مدخل القبّة. والباب الثانى يؤدى إلى المدفن رأسا يغطى الجزء الأوسط منه قبّة محمولة على أربعة أكتاف وأربعة أعمدة من الجرانيت ذات التيجان المذهبة. ويكسو الجدران من الداخل كما يكسو أسفال الأكتاف وزرة من الرخام الملوّن والخردة الدقيقة المطعمة بالصدف يعلوها طراز مكتوب عليه بالذهب آيات قرآنية وتاريخ تجديد القبّة سنة ١٣٢٦هـ (١٩٠٨م).

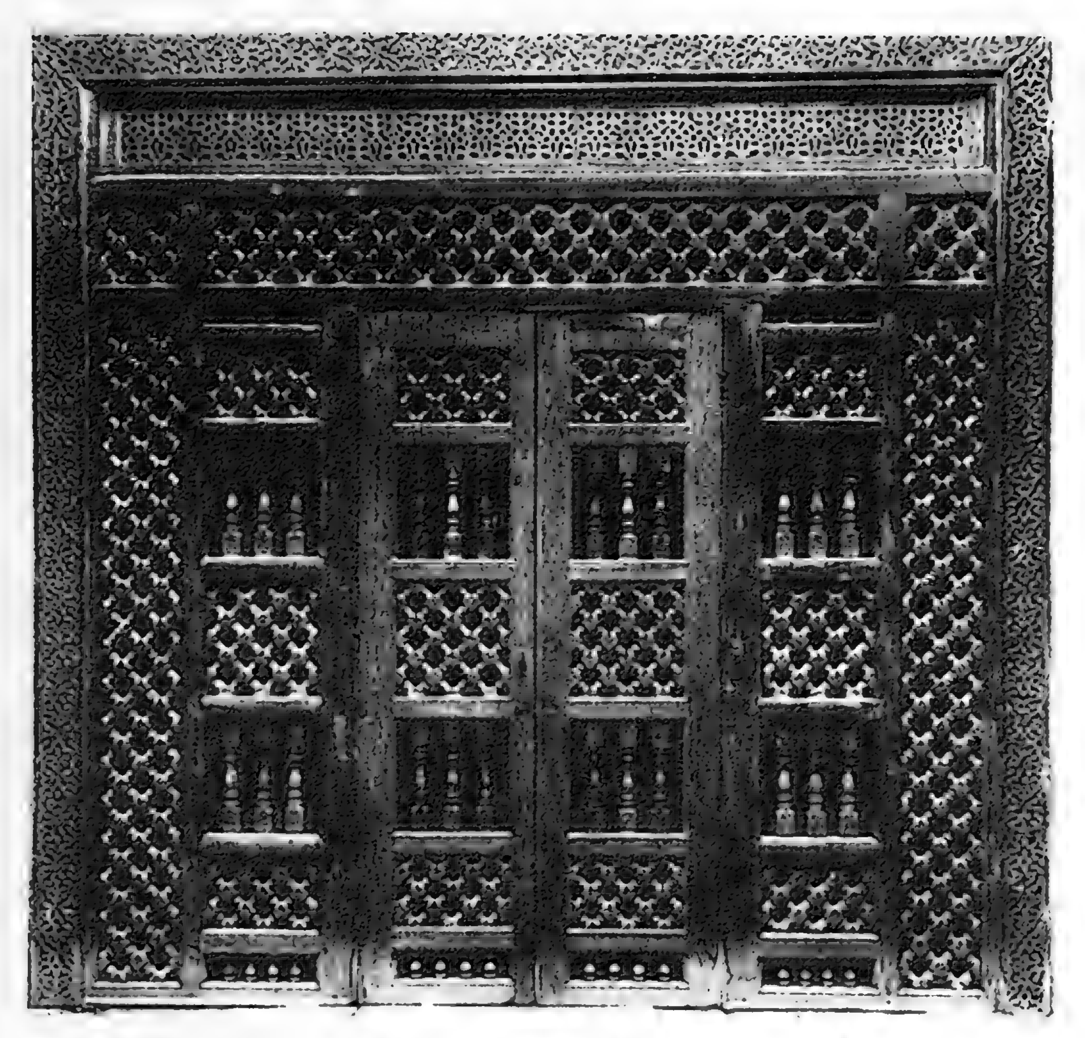
أما المحراب فإن ما حواه من دقّة صناعة الرخام وما يشتمل عليه من رسومات هندسيّة بديعة تجعله فى مصاف أجمل المحاريب فى مصر إن لم يكُن أفخمها. ويزين الجدران من أعلى شبابيك من الجص المفرّغ المحلّى بالزجاج الملوّن المشتمل على رسومات جميلة. والسقف الذى يحيط بالقُبّة بعضه مقسّم إلى قطع داخل أشكال هندسية والبعض الآخر إلى مربعات وطبال نُقشت جميعها بالألوان المختلفة يتخلّلها تذهيب زادها روعة وبهاء.

وبوسط القُبّة قبر دُفن فيه الملك المنصور قلاوون وإبنه الناصر محمد. عليه تابوت مكتوب عليه إسم السلطان قلاوون وآيات قرآنية ويحيط بهذا القبر مقصورة من الخشب الخرط من عمل الناصر محمد.

وقد عُنيت لجنة حفظ الآثار العربية من سنة ١٣٢١ إلى سنة ١٣٣٠هـ (١٩٠٣ - ١٩١٢م)بتجديد هذا المدفن فرمّت بعض جوانبه وأصلحت الرخام والزخارف وأكملت الناقص منها وجدّدت بعض الشبابيك الجصيّة وأعادت الأسقف إلى أصلها وأقامت عليه قُبّة على شكل القباب التى كانت تُبنى وقت إنشائها. ولم يفتها أن تثبت هذا التجديد على لوح رخامى مركّب على يمين باب الصحن المؤدى إلى المدفن.

ويقابل بابىّ المدافن بابان يؤديان إلى المسجد الذى خُطط على نظام المدارس وهو مكوّن من إيوانين متقابلين يطلّان على صحن مكشوف أكبرهما إيوان القبلة الذى تتكون وجهته من ثلاثة عقود محمولة على عمودين من الرخام وينقسم هذا الإيوان إلى قسم أوسط كبير يكتنفه رواقان جانبيان يفصلهما عنه صفّان من العقود المحمولة على أعمدة رخامية وبصدره محراب كان يُحاكى محراب المدافن إلا أنه فقد بعض معالمه. وقد اذدانت طاقيته ووجهة عقده بالفسيفساء المذهبة. ويجاور المحراب منبر خشبى بسيط أمر بعمله الأمير أزبك من ططخ سنة ٨٨٩ هجرية(١٤٨٤م) وكان الإيوان الآخر المقابل لإيوان القبلة قد تهدّم وتغيّرت معالمه فشرعت إدارة حفظ الآثار العربية أخيراً فى تجديده وإعادته لأصله.

أما وجهة هذه المجموعة الأثرية المشرفة على شارع المعز لدين الله ففريدة فى نوعها وتتكوّن من قسمين البحرى منها وهو الواقع يمين الداخل من الباب الرئيس يكون وجهة المدفن الذى تغطيه القُبّة آنفة الذكر وبنهاية هذه الوجهة تقوم مئذنة ضخمة ذات ثلاث طبقات جُدّدت أيام الناصر محمد بن



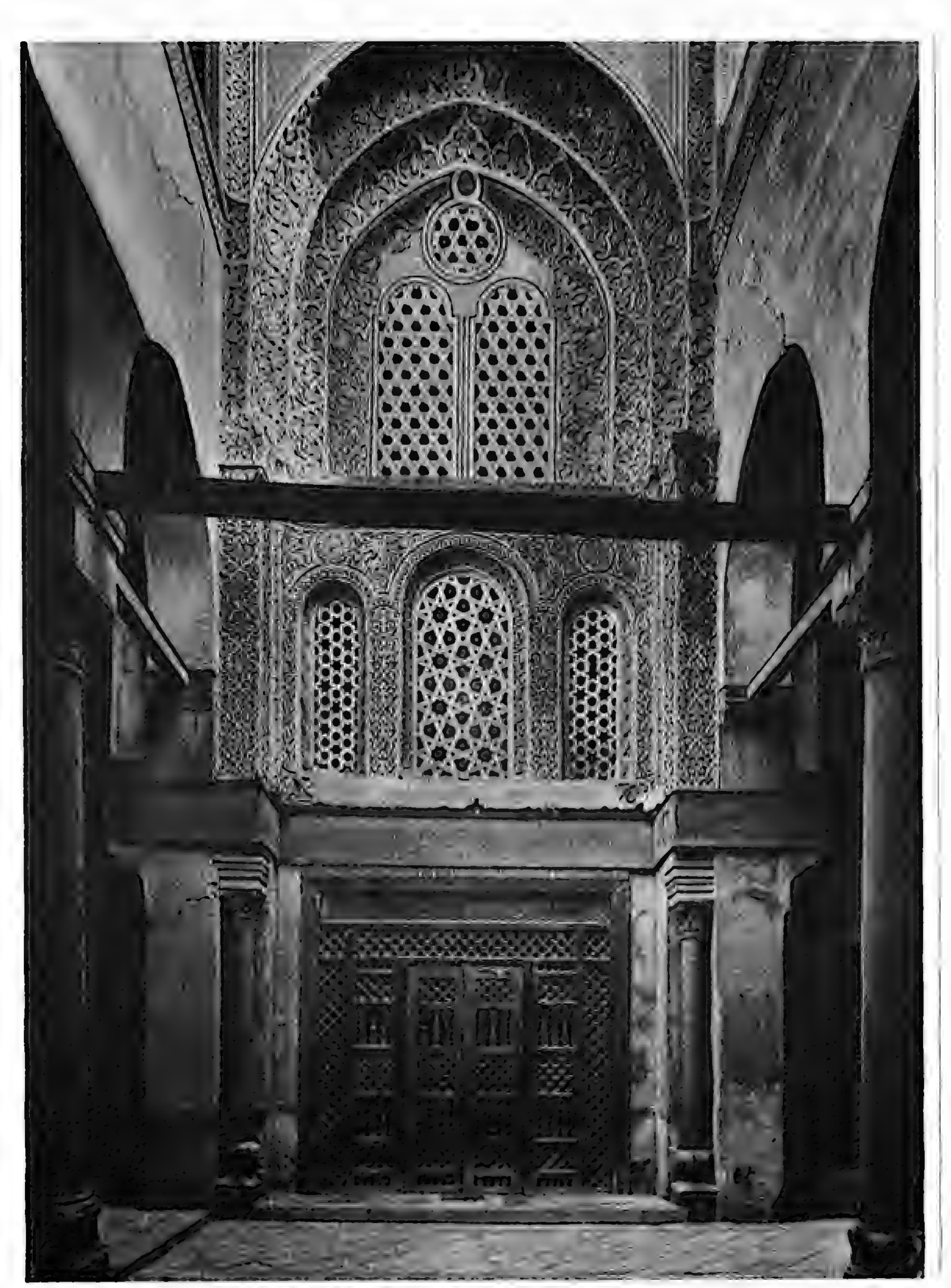
حاجز خشبي بقبّة السلطان قلاون - Wooden screen in Mausoleum of Sultan Qala'aun

قَلاوُن سنة ٧٠٣هـ (١٣٠٣ / ١٣٠٤م) عقب سقوط أعاليها بزلزال سنة ٧٠٢هـ (١٣٠٣م). والقبلى منها وهو البارز عن سمت وجهة المدفن تتألف منه وجهة المدرسة.

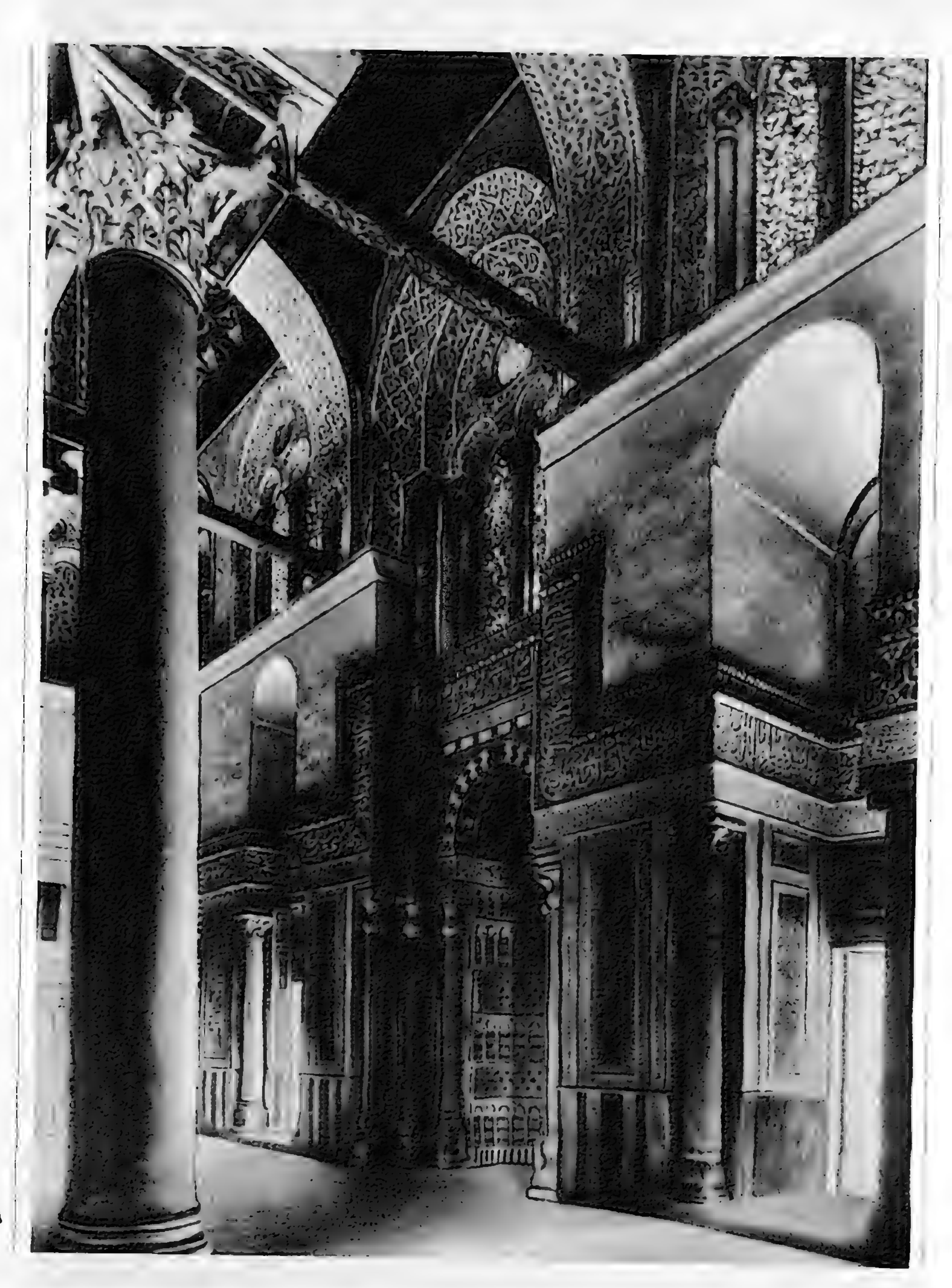
والوجهة بقسميها مقسمة إلى صفُف معقودة محمولة أكتافها على أعمدة رخامية يتوسطها شبابيك من الجص المفرَّغ على أشكال هندسية جميلة أسفلها شبابيك أخرى ذات مصبَّعات حديدية. ويحلّى الوجهة أسفل الشبابيك الجصيّة طراز مكتوب به بخط النسخ المملوكى إسم المُنشئ وألقابه كما يُتوّجها شرفات تحلّى أوجهها زخارف بارزة.

يلاصق الوجهة البحرية للمدرسة على يسار الداخل سبيل صغير أنشأه السُلطان الناصر محمد على روح والده المنصور قَلاوُن.

هذا وتتصل وجهة المدفن من الجهة البحرية بوجهتىّ مسجد الناصر محمد ومسجد برقوق وتتكون منها جميعاً مجموعة رائعة من الآثار تزهو بوجهاتها الجميلة وقبابها الفخمة ومناراتها المرتفعة.

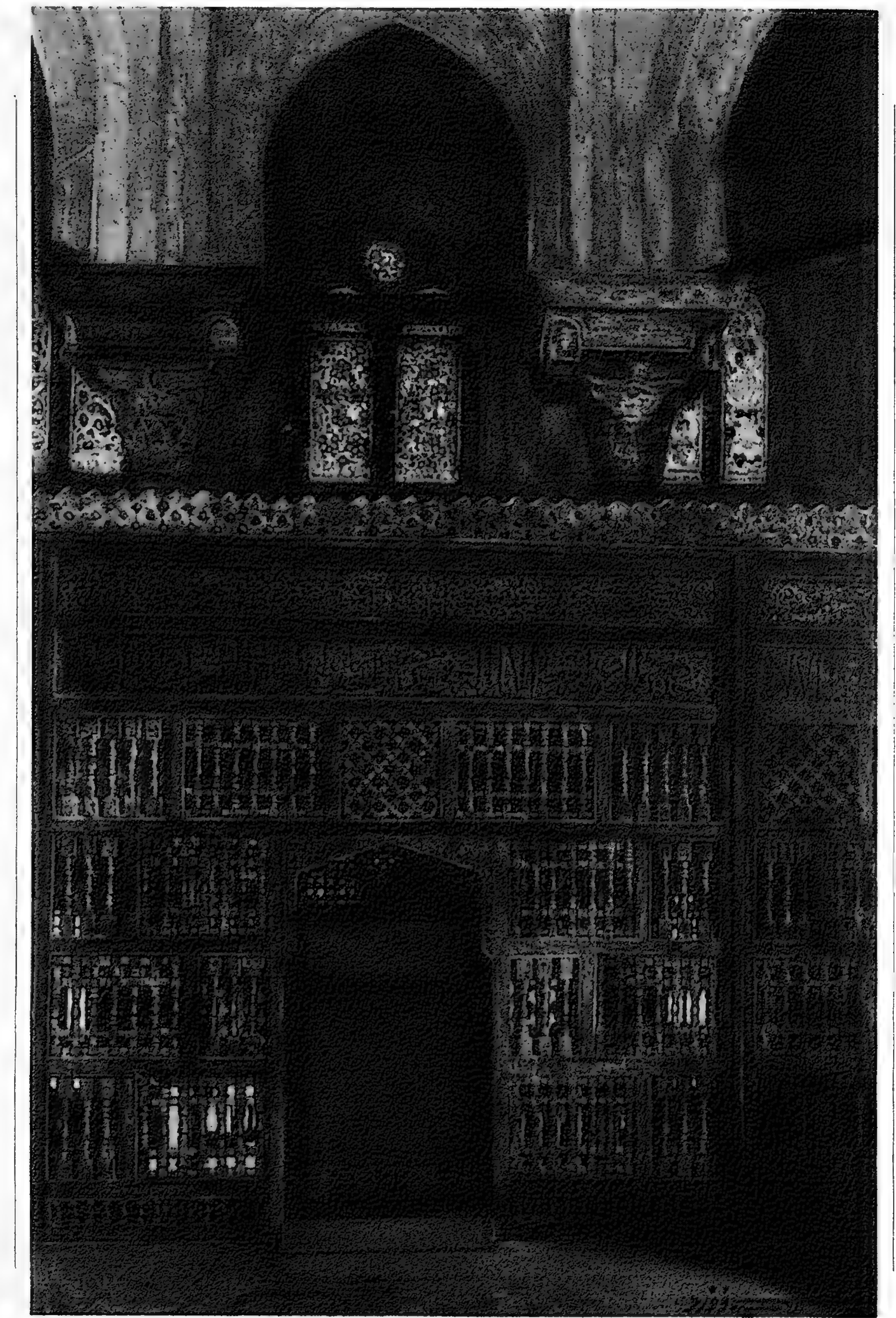


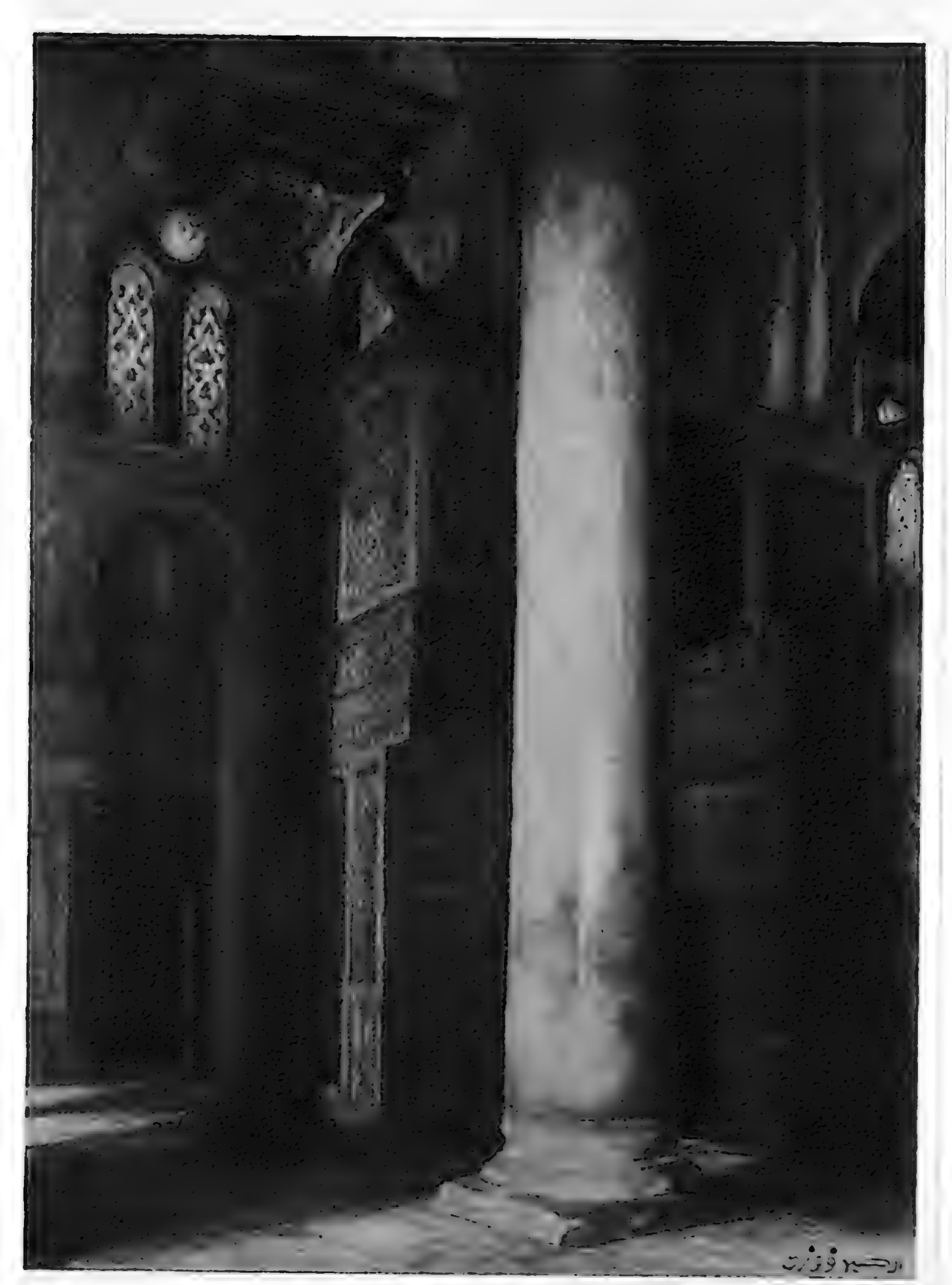
١٠٨





١١٠







١١٣

and geometrical decoration, is one of the most beautiful in Egypt; it may even be the most beautiful of them all. At the top of the walls are pierced stucco windows, with stained glass, in beautiful designs. The ceiling, all round the dome, is of two kinds; over the corner section it consists of octagonal coffers with geometrical designs; the rest is covered by a ceiling of round beams, decorated with polychrome ornament. The gilding of the restored sections of these ceilings has produced a wonderful effect.

In the centre, under the dome, lies the tomb of al-Malik al-Mansur Qala'un and his son an-Nasir, with a cenotaph above, on which are inscribed the name of Sultan Qala'un and some verses from the Qur'an. The tomb is surrounded by a screen of turned wood made by an-Nasir Muhammad, son of Qala'un.

The Department for the Preservation of Arab Monuments restored this mausoleum in 1321-1330H. (1903-1912). They repaired some of the masonry, the marble work and the ornaments. They also replaced all missing ornament, renewed the stucco windows, restored the ceilings and built a dome above the tomb, similar to contemporary domes.

Opposite the two entrances that lead into the mosque-madrasa. The plan of this mosque-madrasa is of the madrasa type; it has two opposite iwans, overlooking an open sahn. The larger of these iwans is the sanctuary. Its façade is composed of three arches, supported on two marble columns. It is divided into a main aisle, separated from the two side aisles by means of two arcades, supported on marble columns. At the back is a mihrab that was once similar to that in the tomb; it has, however, lost some of its elements. Its hood and spandrels are decorated with gilt mosaics. Next to the mihrab is a plain minbar that was made by order of the Amir Azbak ibn Tatakh in 889 H. (1484). The opposite iwan had fallen into ruins and its features were lost. The Department for the Preservation of Arab Monuments recently started to restore it.

The façade of this edifice, which overlooks Shari' Bayn al-Qasrayn, is quite original. It is composed of two parts; the northern, on the right hand side of the main entrance, forms the facade of the mausoleum with its dome. At the end of this part stands a huge minaret, of three storeys, which was restored during the reign of an-Nasir Muhammad ibn Qala'un, in 703 H.(1303/4), after its top had fallen as a result of an earthquake in 702 H. (1302/3). The projecting southern part forms the façade of the madrasa.

The whole façade is divided up into arched panels, the arches of which are supported on marble columns. In the centre of each panel are two windows; the upper have stucco grilles pierced with beautiful geometrical, designs, while the lower ones have grilles of iron. A band of inscription, in Mamluk Naskhi, runs below the stucco windows, recording the name of the founder, his titles and the date of foundation. The façade is crowned with cresting, with arabesque designs engraved on its outer face. Next to the southern façade, and to the left of the entrance, is a small sabil that was built by Sultan an-Nasir Muhammad, in commemoration of his father Qala'un.

This façade is continued to the north by the Mosque of an-Nasir Muhammad and Barquq, forming a wonderful group, admirable for its beautiful treatment, magnificent dome and graceful minarets.

Reference

The Mosques of Egypt
Ministry of Waqfs
1949

المرجع

مساجد مصر
وزارة الأوقاف - ١٩٤٨ م

MOSQUE-MADRASA-MAUSOLEUM OF SULTAN QALA'UN

683-4 H. (1284/5)

QALA'UN was one of the Turkish Mamluks bought by the Amir Ala' ad-Din Aqsunqur. The Amir bought him when a young man for one thousand dinars, hence his nickname "Al-Alfi" (Alf: one thousand). 'Ala' ad-Din was succeeded by al-Malik as-Salih Negm ad-Din Aiyub. Qala'un was called as-Salihi an-Negmi, after his new master. He became a prince and was promoted to the rank of Atabek al-'Asakir (senior Prince), during the reign of al-Malik al-'Adil Salamish, son of al-Malik az-Zahir Baybars. He remained so until he ascended the throne after the dethronement of Salamish in 678 H. (1279). he chose the title "al-Malik al-Mansur". Soon after defeating the ruler of Damascus and annihilating the Tartars, he established order in Egypt and Syria. His rule lasted eleven years and several months; he died in 689 H. (1290) and was buried in his own domed mausoleum described below.

Despite the fact that rule was not hereditary in the Mamluk Kingdom, the choice of ruler depending on personal qualities and military capacity, together with sound leadership and innumerable followers and adherents, the dynasty of Qala'un lasted for a long time. Muslim architecture, during this reign, flourished greatly, and acquired a characteristic style.

When speaking of this Mosque-Madrasa we must mention the Mausoleum alongside, and the bimaristan (hospital). These three buildings form an architectural group of unparalleled beauty. They were all built by Sultan al-Malik al-Mansur Qala'un, on part of the site of the smaller (western) Fatimid palace. Work was begun in Rabi' II, 683 H.(1284), and completed in Gumada I, 684H. (1285), i.e. it took fourteen months only.

The main entrance of this wonderful group is in Shari' al-Mu'izz li-Din illah. The two halves of the door are covered with brass plates, engraved and pierced with beautiful ornament.

This entrance leads into a long corridor which separates the mausoleum from the mosque-madrasa.

At the end is a door that once opened into the bimaristan, of which little remains except a few of its once great and numerous halls. It once contained many sections for the treatment of various diseases, and a dispensary was attached to it, for the preparation and distribution of medicine to the sick. A special section was reserved for lectures on medicine. Qala'un put this bimaristan at the service of both rich and poor. According to historians, it was the pride of eastern civilisation in the middle ages.

The mausoleum is on the right hand side of the great corridor. It has two entrances, one direct from the corridor, the other from a small sahn; the windows above the latter entrance are enclosed in a beautiful stucco frame; another doorway opens direct from the corridor into the mausoleum. The central part is covered with a dome, supported on a ring of four piers and four granite columns with gilded capitals, placed so that two columns alternate with two piers. The walls and pillars are lined with a coloured marble dado, decorated with elaborate designs inlayed.

A band of gilded inscription runs along the top of this dado; it contains verses from the Qur'an,and the date of restoration, 1326 H. (1908). The mihrab, with its fine marble craftsmanship

1954

من أرشيف السينما المصرية

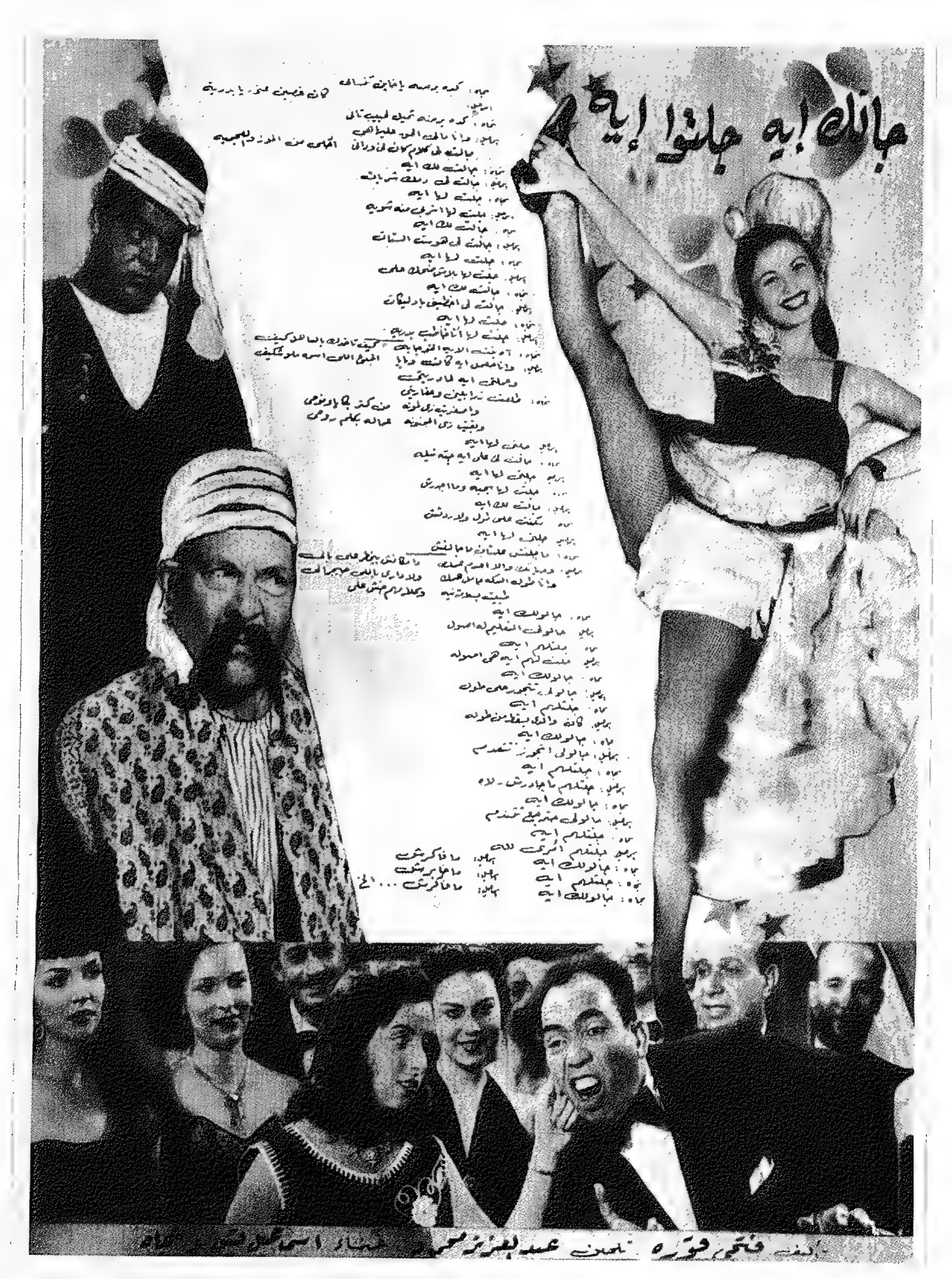



AL-ITTEHAD FILM
(ABBAS HELMY ET CO.)
présente
Ismaïl
ET LA CHANTEUSE
NAGAT
AVEC LA
KETTY
DANS
BENT EL BALAD
(FILLE DU PAYS)
MISE EN SCÈNE:
Hassan EL-SEIFI
DISTRIBUTION:
STE. DES FILMS MASR EL-GUEDIDA
Le Caire


اسماعيل يس
استفان روستى * عبد الغنى النجدى
بالاشتراك مع
محمد التابعى
كبير الرحيمية

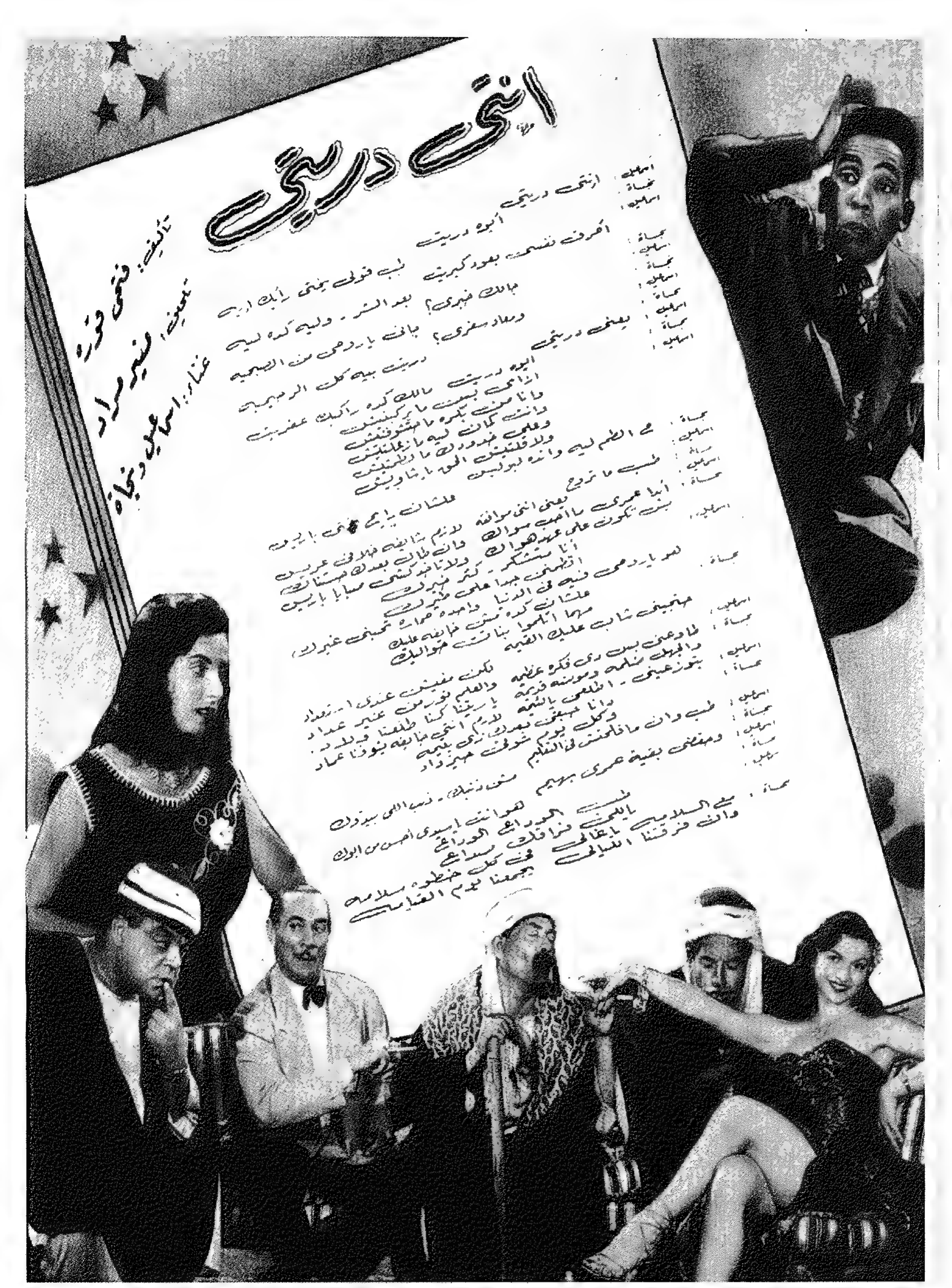



سيناريو وإخراج
حسن الصيفي
مدير التصوير برونو سالفي
مساعد المخرج محمد عماد
فؤاد صلاح الدين
مساعد المصور عبد الله ياقوت
اكسسوار عبد المنعم علي
فوتوغرافية شركة مصر الفوتوغرافية
ريجيسير والي السيد
قسم الإنتاج وجدي عناية
حسين محمد علي
مهندس المناظر عباس حلمي
مونتاج عبد المنعم توفيق
ماكياج متشيف
مونتاج نيجاتيف
مهندس الصوت
مسجل الصوت عبد الشافي محمد
مساعد الصوت ابراهيم صالح
ميمون يوسف
كلاكيت عاطف الحسيني
أقيمت المناظر
باستوديوهات جلال
مدير العمل : يوسف الليثي
توزيع لمصر وجميع أنحاء العالم
شركة أفلام مصر الجديدة
٢٦ شارع شريف باشا بالقاهرة
مدير الإنتاج
حسن فايق
(طبعت بمطابع دار أخبار اليوم)


حالك إيه حالتوا إيه
تأليف فتحي قورة تلحين عبد العزيز محمود غناء اسماعيل يس


ع الحلوه والمره
تأليف : سيد مرسي
موسيقى : محمود الشريف
غناء : نجاه
ع الحلوه والمره
ليه تنسى بالمره
نسيت خلاص عهدنا
ونسيت كانت عدتنا
كانت أماني فيك غيركو
حرام عليك كل ده
ازاي تنسى كام مره
ع الحلوه والمره
أيامنا كانت هنا
وازاي أقول لك أنا
يا ناسي عهد الهوى
أنا وانت كنا سوا
ازاي تنسى كام مره
ع الحلوه والمره
ازاي يهون حبنا
ده العشره عندي أنا
وان طال على الأمل
ومهما طال الأجل
حيعدي كام مره
ع الحلوه والمره
مش كنا متعاهدين
عشره بقالها سنين
ونسيت ليالينا
ونسيت أغانينا
ليه تنسى ماضينا
شمتهم فينا..
وتفرحي اللايمين
مش كنا متعاهدين
ذا اينا ها عشرتنا
غير بس قسمتنا
ليه تنسى فرحتنا
يا محلا دنيتنا
وتفرحي اللايمين
مش كنا متعاهدين
وترضى ما تسألشي
غاليه ولا تهونشي
شاري ولا أبيعشي
حبك ما بيعشيشي
وتفرحي اللايمين
مش كنا متعاهدين


دورت عليها
تأليف فتحي قوره
غناء اسماعيل وجماعه
تلحين محمود الشريف
دورت عليها ولفيت   من تحت لفوق ولا لقيت
تعبت رجلي ما كليت   واهو رجعت ياناس زي ما جيت
دورت عليها ولفيت
آه يانا يابوي وآهين يانا   راجلين بيدوروا على انسانه
وعراض وطوال بيربطوا جبال   في بنت ضعيفه وغلبانه
آه يانا يابوي وآهين يانا
من اول الى آخر دور   عديتهم وان تو ترى فور
وح الف يا بيين   وحقول يابوليس
تعالى فتشوا لي بيت بيت
دورت عليها ولفيت
خطف الستات اصله نزاله   ولاهوش من طبع الرجاله
لو فيدي سلاح   كان عمرك راح
ونزلتو ضيوف ع الجبانه
آه يانا يابوي وآهين يانا
ياللي خطفتوها مفيش اندل   منكم وحروح افتح مندل
واعزمكم ثنين   وف غمضة عين
ييجي روميو ويقدملها بيت
دورت عليها ولفيت
ياعصابة نصب ياحراميه   وقعتكم سوده م الرحميه
لو عرفوا قوام   تيجي قوام تمام
والفندره تصبح سلطانه
آه يانا يابوي وآهين يانا


انتي دريتي
تأليف: فتحي قورة
تلحين: منير مراد
غناء: اسماعيل ونجاة


سيبه عبد الرحيم
لبنى: سيبه عبد الرحيم وحياة رحمتك
جوتام جوتام جوتام واحب مقابلتك
بنات: سيبه عبد الرحيم ....
كيتي: سيبه اعطف عليّ موخور يا نور عيني
وخدلك الرحيمية واصبح بنت امرتك
جوتام جوتام جوتام واحب مقابلتك
بنات: سيبه عبد الرحيم ....
كيتي: فيا واجم فؤادي فيا عليك بنادي
وبقيت من البلادي موموت في محبتك
جوتام جوتام جوتام واحب مقابلتك
بنات: سيبه عبد الرحيم ....
كورس: سالي موا سالي موا لما جابلني وسالي موا
موفليت موفيس
سالي موا
كيتي: لو الزمان يرضى عليّ لادوس عواذلي برجلي
واخد كبير الرحيمية حبيبي
كورس: سالي موا سالي موا لما جابلني وسالي موا
سالي موا
تأليف
تلحين
غناء

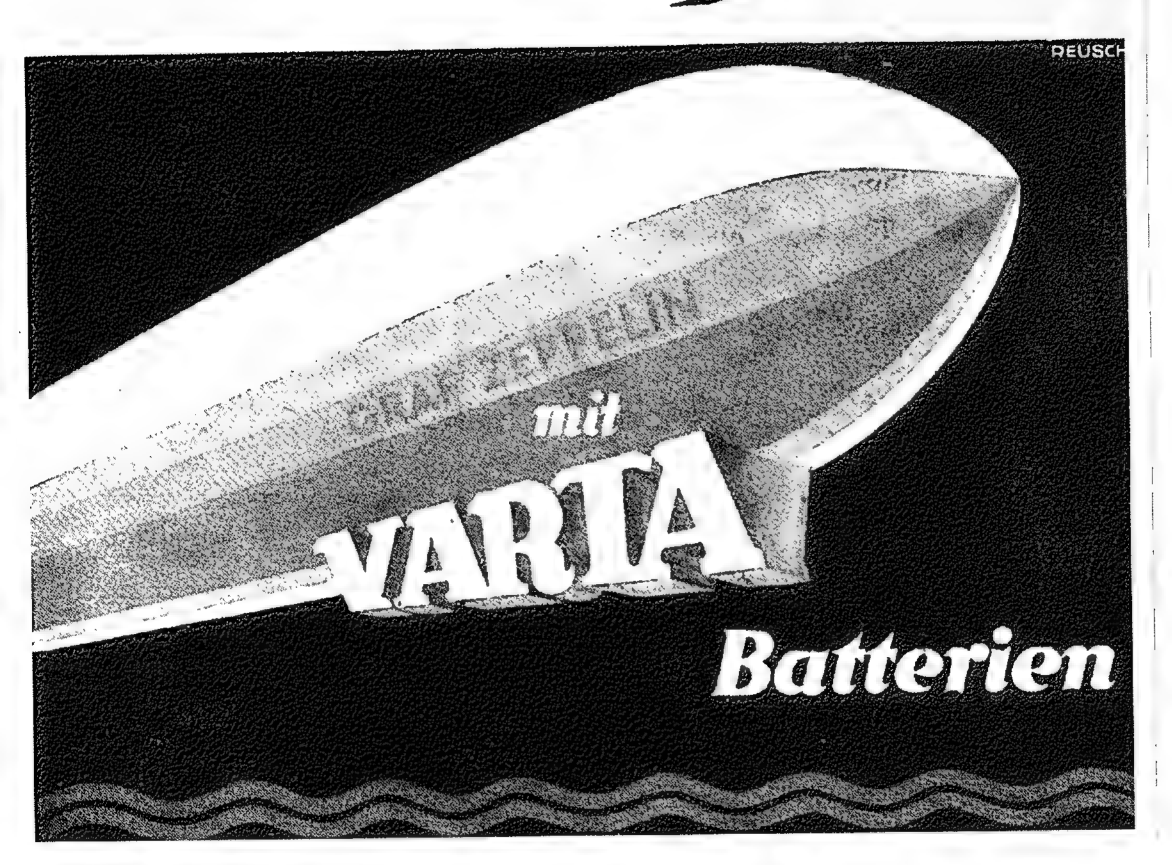


مع السلامه
تأليف: فتحي قورة
تلحين: عزت الجاهلي
غناء: نجاة
مع السلامه يانور عيني   والله لبعادك صعبان عليّ
مع السلامه
حسهر في بعدك كل الليالي   وافضل اشوفك بعين خيالي
وبقلبي أرعى حبك ياغالي   ياأغلى عندي م الدنيا ديه
مع السلامه
سافر دا قلبي وياك تملي   حيحكي لقلبك ع اللي حصل لي
وابعت لي دايما جوابات وقول لي   عمال تفكر يوم ما تجي
مع السلامه
القرب منك هو السعاده   والشوق في قلبي حيبقى عاده
ويوم ماتيجي وياك شهاده   تبقى السعاده مابين اديه
مع السلامه
حفضل اخبي واكتم أسايا   بس أوعى تنسى عهدك معايا
مش عايزه منك أبدا هدايا   دا يوم ماتيجي هو الهديه
مع السلامه



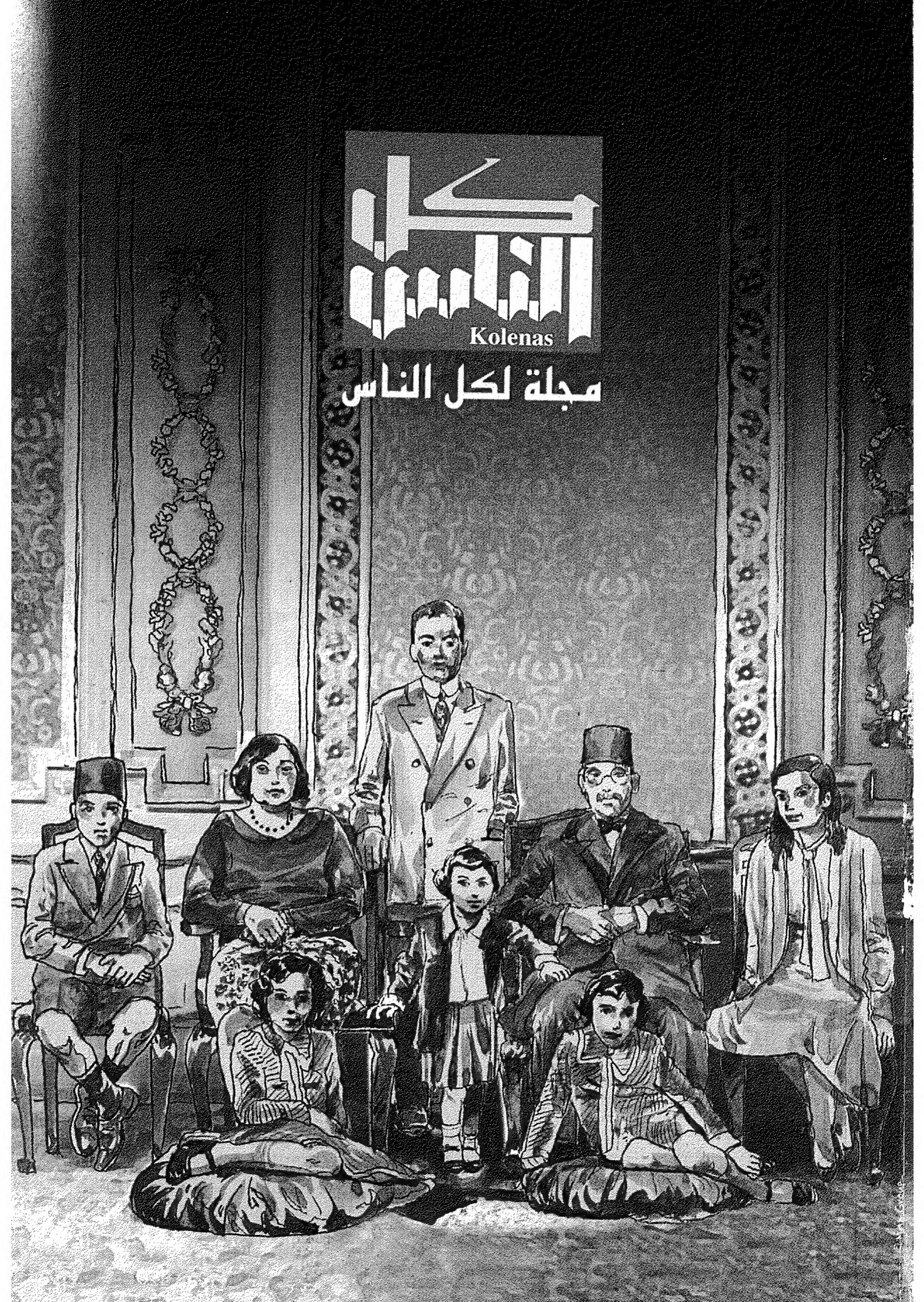
اغنيه باركوا لهم
تأليف: فتحي قوره تلحين: عزت الجاهلي غناء: الجميع
كورس: باركوا لهم يا اهل الرحيمية عبد المعبود مع بدرية
باركوا لهم يا اهل الرحيمية
كورس: باركوا لهم يا اهل الرحيمية
بنت النصابه الحرامية
كورس: باركوا لهم يا اهل الرحيمية
كورس: باركوا لهم يا اهل الرحيمية
كورس: باركوا لهم يا اهل الرحيمية
باركوا لهم يا اهل الرحيمية

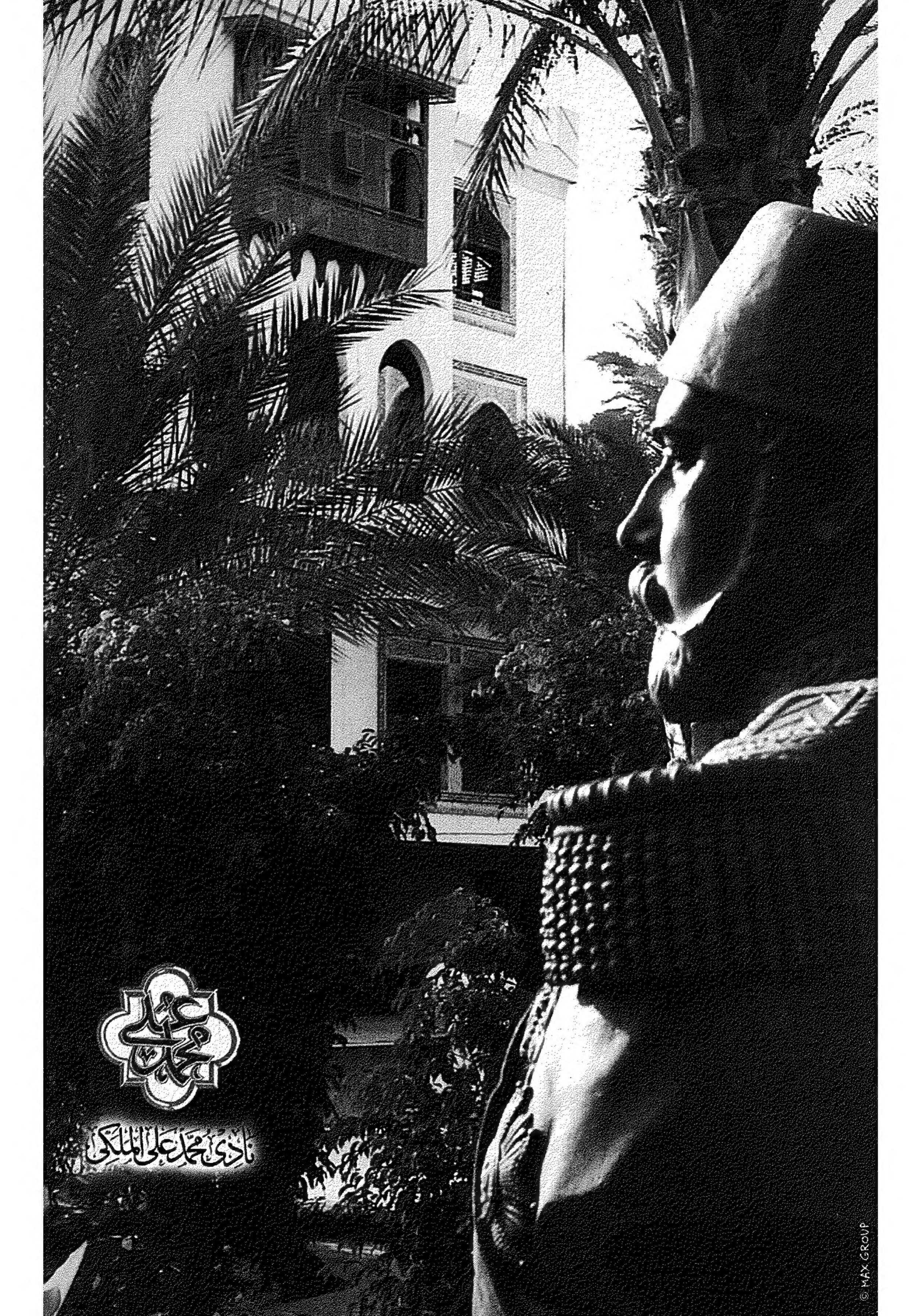
فارتــــــا



هي البطاريات الوحيدة التي تضيء الجراف زبلين وتدير محركاته وهذا دليل قاطع على جودتها ومتانتها
الوكلاء في القطر المصري

وكالة بوش ١١ شارع جامع جركس بمصر — وكالة بوش ٨ شارع الجزائر بالاسكندرية


كل الناس
Kolenas
مجلة لكل الناس


محمد علي
نادي محمد علي الملكي



منذ عام ١٨٩٧

استلا

البيرة الفاخرة الطازه